

DE EUROPESE ATLANTISCHE VISSERIJ

Structuur, economische situatie en beleid



SIGN: L28-85
EX. NO: B
MLV:

September 1991

Landbouw-Economisch Instituut (LEI-DLO)
Afdeling Visserij

542071

REFERAAT

DE EUROPESE ATLANTISCHE VISSERIJ; STRUCTUUR, ECONOMISCHE SITUATIE EN BELEID

Salz, P.

Den Haag, Landbouw-Economisch Instituut (LEI-DLO), 1991

Onderzoekverslag 85

ISBN 90-5242-130-7

268 p., tab.

De Atlantische visserij van negen landen - Portugal, Spanje, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Ierland, België, Nederland, Duitsland, Denemarken en Noorwegen wordt kwantitatief en kwalitatief besproken in termen van ontwikkeling sinds 1972, huidige structuur, economische kracht van de aanvoersector, verwerking, internationale handel en visserijbeleid.

Nagegaan is welke structurele aanpassingen er hebben plaats gevonden door de invoering van de 200 mijl Exclusieve Economische Zones en door de veranderingen in de beschikbaarheid van verschillende vissoorten.

De economische kracht van de verschillende onderdelen van de nationale vloten wordt beoordeeld aan de hand van gerealiseerde aanvoerwaarde, gerealiseerde investeringen en leeftijdsopbouw. De mate van afhankelijkheid van specifieke vissoorten en de flexibiliteit of juist gespecialiseerdheid van de schepen krijgen ook aandacht.

Daar de prijsvorming afhankelijk is van de binnenlandse en internationale afzet, wordt beknopt ingegaan op de voornaamste karakteristieken van de verwerkende industrie en de samenstelling van invoer en uitvoer.

Ruim aandacht wordt besteed aan de nationale vertaling van het EG visserijbeleid. Specifieke maatregelen ten aanzien van de beperking van visserijinzet en aanvoer worden aangegeven evenals de omvang van de financiële steun die de visserijsector in de afgelopen jaren heeft ontvangen. Effectiviteit van controle en vervolging van overtredingen komen ook kort aan de orde.

Visserij/Visserijbeleid/Vlootstructuur/Verwerking/Consumptie/Handel/Economie/
Portugal/Spanje/Frankrijk/Verenigd Koninkrijk/Ierland/België/Nederland/Duitsland/
Denemarken/Noorwegen/EG

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Salz, P.

De Europese Atlantische visserij : structuur, economische
situatie en beleid / P. Salz. - Den Haag :

Landbouw-Economisch Instituut (LEI-DLO). - III., tab. -

(Onderzoekverslag / Landbouw-Economisch Instituut ; 85)

ISBN 90-5242-130-7

NUGI 835

Trefw.: visserij ; Europa ; beleid.

Overname van de inhoud toegestaan, mits met duidelijke bronvermelding.

Inhoud

Blz.

WOORD VOORAF	19
SAMENVATTING	21
1. INLEIDING	35
1.1 Doel en opzet van het rapport	35
1.2 "Technische" opmerkingen	37
2. OVERZICHT VAN DE ATLANTISCHE VISSERIJ VAN DE EG	39
2.1 Inleiding	39
2.2 Rol van de EG in de wereld	39
2.3 Aanvoer in de EG	41
2.4 Vloot	43
2.5 Economische situatie	45
2.6 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	48
2.6.1 Consumptie	48
2.6.2 Verwerking	48
2.6.3 Buitenlandse handel	49
2.7 Visserijbeleid	50
2.7.1 Beheersing van aanvoer	50
2.7.2 Beheersing van visserijinzet	52
2.7.3 Steun aan de sector	53
3. DUITSLAND	55
3.1 West-Duitsland	55
3.1.1 Historische ontwikkeling	55
3.1.1.1 Aanvoer	55
3.1.1.2 Vloot	56
3.1.2 Huidige structuur van de aanvoersector	57
3.1.2.1 Vloot en aanvoer	57
3.1.2.2 Regionale spreiding	58
3.1.3 De economische kracht van de Duitse aanvoersector	59
3.1.3.1 Kottervloot	60
3.1.3.2 Trawlervloot	62
3.1.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	62
3.1.4.1 Consumptie	62
3.1.4.2 Verwerking	63
3.1.4.3 Buitenlandse handel	63
3.1.5 Visserijbeleid	64
3.1.5.1 Beheersing van visserijinzet	64
3.1.5.2 Beheersing van aanvoer	65
3.1.5.3 Steun aan de sector	66
3.1.5.4 Controle en vervolging	68

	Blz.
3.2 Oost-Duitsland	69
3.2.1 Volume en waarde van aanvoer	69
3.2.2 Structuur van de sector	69
3.2.3 Economische situatie en vooruitzichten	70
3.2.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	71
4. BELGIË	73
4.1 Historische ontwikkeling	73
4.1.1 Aanvoer	73
4.1.2 Vloot	74
4.2 Huidige structuur van de aanvoersector	74
4.2.1 Regionale spreiding	75
4.3 De economische kracht van de Belgische aanvoersector	76
4.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	78
4.4.1 Consumptie	78
4.4.2 Verwerking	78
4.4.3 Buitenlandse handel	78
4.5 Visserijbeleid	78
4.5.1 Beheersing van visserijinzet	78
4.5.2 Beheersing van aanvoer	80
4.5.3 Steun aan de sector	81
4.5.4 Controle en vervolging	81
5. DENEMARKEN	82
5.1 Historische ontwikkeling	82
5.1.1 Aanvoer	82
5.1.2 Vloot	83
5.2 Huidige structuur van de aanvoersector	84
5.2.1 Vloot	84
5.2.2 Regionale spreiding van vloot en aanvoer	86
5.3 De economische kracht van de Deense aanvoersector	88
5.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	91
5.4.1 Consumptie	91
5.4.2 Vismeelindustrie	91
5.4.3 Verwerking van consumptievis	91
5.4.4 Uitvoer	93
5.4.5 Invoer	93
5.5 Visserijbeleid	93
5.5.1 Beheersing van de aanvoer	94
5.5.2 Beheersing van inzet	95
5.5.3 Steun aan de sector	96
5.5.4 Controle en vervolging	96
6. IERLAND	98
6.1 Historische ontwikkeling	98

6.1.1	Aanvoer	98
6.1.2	Vloot	99
6.2	Huidige structuur van de aanvoersector	100
6.2.1	Regionale spreiding	101
6.3	De economische kracht van de Ierse aanvoersector	102
6.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	103
6.4.1	Consumptie	103
6.4.2	Verwerking	103
6.4.3	Invoer	103
6.4.4	Uitvoer	103
6.5	Visserijbeleid	104
6.5.1	Beheersing van visserijinzet	104
6.5.2	Beheersing van aanvoer	106
6.5.3	Steun aan de sector	106
6.5.3.1	BIM ontwikkelingsplan	107
6.5.4	Controle en vervolging	108
7.	VERENIGD KONINKRIJK	110
7.1	Historische ontwikkeling	110
7.1.1	Aanvoer	110
7.1.2	Vloot	112
7.2	Huidige structuur van de aanvoersector	114
7.2.1	Regionale spreiding	115
7.3	Economische kracht van de aanvoersector	115
7.3.1	Demersale en pelagische visserij	115
7.3.2	Engeland en Schotland	177
7.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	120
7.4.1	Consumptie	120
7.4.2	Verwerking	120
7.4.3	Invoer	121
7.4.4	Uitvoer	122
7.5	Visserijbeleid	122
7.5.1	Beheersing van aanvoer	122
7.5.2	Beheersing van visserijinzet	123
7.5.2.1	Flexibiliteit	124
7.5.3	Steun aan de sector	125
7.5.4	Controle en vervolging	126
8.	FRANKRIJK	128
8.1	Historische ontwikkeling	128
8.1.1	Aanvoer	128
8.1.2	Vloot	129
8.2	Huidige structuur van de aanvoersector	131
8.2.1	Regionale spreiding	133
8.3	Economische situatie van de aanvoersector	133
8.3.1	Artisanale vloot	134
8.3.2	Industriële vloot	136

8.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	138
8.4.1	Consumptie	138
8.4.2	Verwerking	138
8.4.3	Buitenlandse handel	140
8.5	Visserijbeleid	140
8.5.1	Beheersing van aanvoer	140
8.5.2	Beheersing van visserijinzet	141
8.5.2.1	"Plan Mellick"	143
8.5.3	Organisatie van de sector	144
8.5.4	Steun aan de sector	146
8.5.5	Controle en vervolging	149
9.	SPANJE	150
9.1	Historische ontwikkeling	150
9.1.1	Aanvoer	150
9.1.2	Vloot	151
9.2	Huidige structuur van de aanvoersector	152
9.2.1	Vloot	152
9.2.2	Regionale spreiding	155
9.3	Economische situatie van de aanvoersector	157
9.3.1	Ontwikkeling van de produktie	157
9.3.2	Resultaten per type vloot	158
9.3.3	Investerings	160
9.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	161
9.4.1	Consumptie	161
9.4.2	Verwerking	161
9.4.3	Buitenlandse handel	162
9.5	Visserijbeleid	163
9.5.1	Beheersing van visserijinzet	163
9.5.1.1	De vloot van 300 (EG-basis- lijst)	166
9.5.2	Beheersing van aanvoer	167
9.5.3	Steun aan de sector	168
9.5.4	Controle en vervolging	169
10.	PORTUGAL	171
10.1	Historische ontwikkeling	171
10.1.1	Aanvoer	171
10.1.2	Vloot	172
10.2	Huidige structuur van de aanvoersector	173
10.2.1	Vloot en aanvoer	173
10.2.2	Regionale spreiding	174
10.3	Economische situatie van de aanvoersector	175
10.3.1	Investerings	177
10.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	178
10.4.1	Consumptie	178
10.4.2	Verwerking	178
10.4.3	Invoer	180

10.4.4	Uitvoer	180
10.5	Visserijbeleid	181
10.5.1	Beheersing van aanvoer	181
10.5.2	Beheersing van visserijinzet	181
10.5.3	Steun aan de sector	182
10.5.4	Controle en vervolging	185
11.	NEDERLAND	186
11.1	Historische ontwikkeling	186
11.1.1	Aanvoer	186
11.1.2	Vloot	187
11.2	Huidige structuur van de aanvoer sector	188
11.2.1	Regionale spreiding	189
11.3	Economische kracht van de aanvoersector	190
11.3.1	Kottervloot	190
11.3.2	Trawlers	191
11.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	191
11.4.1	Consumptie	191
11.4.2	Verwerking	192
11.4.3	Buitenlandse handel	193
11.5	Visserijbeleid	194
11.5.1	Beheersing van aanvoer	194
11.5.2	Beheersing van visserijinzet	195
11.5.3	Steun aan de sector	197
11.5.4	Controle en vervolging	197
12.	NOORWEGEN	199
12.1	Historische ontwikkeling	199
12.1.1	Aanvoer	199
12.1.2	Vloot	201
12.2	Huidige structuur van de aanvoersector	202
12.2.1	Vloot en aanvoer	202
12.2.2	Regionale spreiding	203
12.3	Economische kracht van de aanvoersector	205
12.4	Consumptie, verwerking en buitenlandse handel	210
12.4.1	Consumptie	210
12.4.2	Verwerking	210
12.4.3	Uitvoer	211
12.4.4	Invoer	212
12.5	Visserijbeleid	212
12.5.1	Beheersing van visserijinzet	212
12.5.2	Beheersing van aanvoer	213
12.5.3	Steun aan de sector	215
12.5.4	Controle en vervolging	218
12.5.5	Toetreding tot de EG218	
	LITERATUUR	220

BIJLAGEN

Bijlage 1.	Lijst van geïnterviewde personen	228
Bijlage 2.	Europese Gemeenschap	223
Bijlage 3.	Duitsland	235
Bijlage 4.	België	240
Bijlage 5.	Denemarken	244
Bijlage 6.	Ierland	247
Bijlage 7.	Verenigd Koninkrijk	250
Bijlage 8.	Frankrijk	253
Bijlage 9.	Spanje	257
Bijlage 10.	Portugal	260
Bijlage 11.	Nederland	263
Bijlage 12.	Noorwegen	266
Bijlage 13.	Lijst van afkortingen	268

LIJST VAN TABELLEN

Blz.

1. Kengetallen van de Europese Atlantische Visserij 22

Europese Gemeenschap

2.1	Productie van vis in de wereld in 1987, (mln. ton)	40
2.2	Aanvoer in de EG, 1972-1987, (1000 ton)	41
2.3	Totale aanvoer per vissoort van de 9 Atlantische EG-landen, 1972-1987, (1000 ton)	42
2.4	Globale omvang van de vloot en werkgelegenheid in de 9 Atlantische EG-landen	43
2.5	Samenstelling naar type vloot, (aantal)	44
2.6	Nominale waarde van de aanvoer, 1972-1987, (mln. NLG)	45
2.7	Invoer en uitvoer van de EG-12, 1986-1990, (mln. NLG)	49

Duitsland

3.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Duitse vloot, 1972-1989, (1000 t)	55
3.2	Structuur van de Duitse vloot, 1967-1987, (per 31.12)	56
3.3	Structuur van de Duitse vloot in 1989, (per 31.12)	57
3.4	Regionale spreiding van aanvoer door de kotters, 1989	59
3.5	Waarde van de aanvoer, 1987-1989, (mln. NLG)	60
3.6	Vergelijking van de leeftijdsopbouw van de kottervloot in Duitsland en in Nederland in 1988, (procenten)	60
3.7	Gemiddelde besomming/schip, Oostzee en Noordzee, (1000 NLG)	61
3.8	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	64
3.9	Financiële steun aan de visserij in 1987 en 1989, (1000 NLG)	67
3.10	Aanvoer in Oost-Duitsland, (1000 t)	69
3.11	Structuur van de Oostduitse vloot voor hereniging	70

België

4.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Belgische vloot, 1972-1989, (1000 ton)	73
4.2	Ontwikkeling van de Belgische vloot, 1967-1989	74
4.3	Samenstelling van de vloot naar grootte, per 31.12.1989	75
4.4	Inzet van de vloot per tak van visserij, 1988/89	75
4.5	Regionale spreiding van aanvoer, waarde en hoeveelheid, 1989	76

4.6	Vergelijking van de besommingen in België en Nederland, (1000 NLG)	76
4.7	Investerings, 1970-1988	77
4.8	Meerjarig oriëntatieprogramma	79
4.9	Toegestane vangst van platvis - eerste kwartaal 1991, (tonnen/schip)	80

Denemarken

5.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Deense vloot, 1972-1987, (1000 ton)	82
5.2	Ontwikkeling van de Deense vloot en werkgelegenheid, 1967-1988, (per 31.12)	83
5.3	Structuur van de Deense vloot naar type vaartuig, (per 31.12.1988)	84
5.4	Structuur van de Deense vloot naar type en bruto tonnage, (per 31.12.88)	85
5.5	Typen schepen en de uitgeoefende visserijen in 1987	85
5.6	Regionale spreiding van de aanvoer en vloot, 1988	86
5.7	Regionale spreiding van aanvoer van consumptievis per vissoort, 1986, (procenten)	87
5.8	Rol van de visgronden voor bodemvisserij, (1000 ton)	88
5.9	Aandeel in de waarde van aanvoer per vissoort in 1987 en 1989, (procenten)	89
5.10	Vergelijking van de besommingen van Deense trawlers en Nederlandse kotters, 1987, (1000 NLG)	90
5.11	Leeftijdsopbouw van de vloot in Denemarken, (per 31.12.1988)	90
5.12	Voorzieningsbalans voor de belangrijkste vissoorten, 1986, (1000 ton)	92
5.13	Belangrijkste vissoorten en produkten, 1986	92
5.14	Regeling voor kabeljauw in 1990, (tonnen)	94
5.15	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	95

Ierland

6.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Ierse vloot, 1972-1987, (1000 ton)	98
6.2	Vijf belangrijkste vissoorten - aandeel in de totale waarde, (procenten)	99
6.3	Ontwikkeling van de Ierse gemotoriseerde vloot, 1970-1985	100
6.4	Structuur van de Ierse vloot, 1987	101
6.5	Regionale spreiding van aanvoer, 1987, (mln. NLG, 1000 t)	101
6.6	Leeftijdsopbouw van de vloot in 1987	102
6.7	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	105

6.8	Marine credit plan 1987, (procenten)	107
6.9	BIM investeringsprogramma, 1988-1991, (mln. IEP)	108

Verenigd Koninkrijk

7.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Britse vloot, 1972-1989, (1000 ton)	110
7.2	Aandelen van belangrijke vissoorten in de nominale aanvoerwaarde, 1972-1989, (procenten)	111
7.3	Aandelen in hoeveelheid en waarde van drie regio's, 1972-1988, (procenten)	111
7.4	Aanvoer naar vissoort en regio, 1972 en 1988, (1000 ton)	112
7.5	Ontwikkeling van de Britse vloot naar lengte-groep, 1972-1988, (aantal per 31.12)	113
7.6	Ontwikkeling van de werkgelegenheid aan boord, 1972-1988	113
7.7	Samenstelling van de vloot naar regio, hoofdvistuig en lengte, 1972 en 1988	114
7.8	Aanvoer in de belangrijkste havens, 1988, (hoeveelheid en waarde)	116
7.9	Investeringssteun in Engeland en Schotland, 1982-1989	118
7.10	Samenstelling van de Engelse en Schotse vloot naar leeftijd, (31.12.88)	119
7.11	Toegestane vangsten in de Noordzee voor verschillende groepen schepen in juni 1990	123
7.12	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	124
7.13	Subsidies aan de sector, 1982-maart 1989	125

Frankrijk

8.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Franse vloot, 1972-1987, (1000 ton)	128
8.2	Ontwikkeling van de vloot en werkgelegenheid, 1972-1989	129
8.3	Structuur van de Franse vloot naar lengte-groep in 1989	131
8.4	Samenstelling van de (semi-)industriële vloot naar type, 1.1.1989	131
8.5	Regionale spreiding van de vloot naar lengte-groep in 1987	132
8.6	Regionale spreiding van totale aanvoer, 1987, (procenten)	133
8.7	Leeftijdsopbouw van de Franse artisanale vloot, (procenten)	135

8.8	Vergelijking van de besommingen van de Bretonse artisanale vloot en de Nederlandse kotters, 1989, (1000 NLG)	135
8.9	Invloed van de subsidies op de kapitaalkosten van een vissersschip van ter waarde van 2,2 mln. NLG, (1000 NLG)	136
8.10	Leeftijdssamenstelling van de industriële vloot, 1.1.1989	137
8.11	Resultaten van de industriële vloot in 1984, (1000 NLG)	138
8.12	Conservenindustrie - beschikbaarheid van grondstoffen, 1989, (1000 ton)	139
8.13	Voorzieningsbalans van de binnenlandse markt voor conserven, 1989, (1000 t produktgewicht)	140
8.14	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	
8.15	Saneringsregeling, (FRF)	142
8.16	Investeringsubsidies voor artisanale visserij, (procenten van investering)	143
8.17	Leningen met gesubsidieerde rente van 5 procent voor de artisanale vloot	147
8.18	Investeringsubsidies voor industriële visserij, (procent van investering)	148
8.19	Investeringsubsidies, 1986-87, (mln. NLG)	149

Spanje

9.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Spaanse vloot, 1972-1987, (1000 ton)	151
9.2	Ontwikkeling van de Spaanse vloot en bemanning, 1961-1991	152
9.3	Samenstelling van de Spaanse vloot in 1973 en 1986	152
9.4	Samenstelling van de vloot naar type vaartuig, 1991	153
9.5	Samenstelling van de Spaanse vloot naar grootte en type, 1986	154
9.6	Samenstelling van aanvoer naar type vloot, 1986	155
9.7	Regionale spreiding van de vloot, 1986	156
9.8	Regionale spreiding van vloot en aanvoer, 1990, (procenten)	156
9.9	Ontwikkeling van de totale aanvoerwaarde, 1985-1991, (mrd. ESP, reël in prijzen van 1987)	157
9.10	Ontwikkeling van aanvoer en prijs van verse en diepgevroren vis, 1987-1990	158
9.11	Leeftijdsopbouw van de vloot in 1986 en 1990, (procenten van brt)	161
9.12	Overzicht van de basislijsten, 1989	164
9.13	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 brt, 1000 pk)	166

9.14	Steun aan de Spaanse visserijvloot, 1987-1990, (mln. NLG)	168
9.15	Investeringssteun vanaf 1991 (procenten)	168

Portugal

10.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Portugese vloot, 1972-1987, (1000 ton)	171
10.2	Ontwikkeling van de Portugese gemotoriseerde vloot, 1972-1989	172
10.3	Samenstelling van de Portugese gemotoriseerde vloot, 1.1.1991	173
10.4	Regionale spreiding van de vloot naar type schip, (aantal)	175
10.5	Schatting van aanvoer en opbrengst per type vloot, 1990	176
10.6	Investeringsprojecten, 1987-1989, (mln. NLG)	178
10.7	Leeftijdsofbouw van de vloot, 1991	178
10.8	Grootte van de verwerkende bedrijven naar aantal werknemers, 1985	180
10.9	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 brt, 1000 pk)	183
10.10	Investeringssubsidies (procenten)	184
10.11	Totale investeringssteun door Portugal en EG, 1987-1989, (mln. NLG)	184

Nederland

11.1	Aanvoer van de belangrijke vissoorten door de Nederlandse vloot, 1972-1987, (1000 ton)	186
11.2	Samenstelling van de aanvoerwaarde, 1972 en 1987, (mln. NLG)	186
11.3	Ontwikkeling van de vloot en werkgelegenheid, 1972-1987	187
11.4	Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot naar motorvermogen en uitgeoefende visserijen, 1990, (aantal kotters)	188
11.5	Regionale spreiding van de kottervloot, 1990	189
11.6	Gemiddelde bruto besomming per pk-groep, 1987 en 1989, (1000 NLG)	190
11.7	Leeftijdssamenstelling van de Nederlandse kottervloot, per 1.1.1990, (aantal)	191
11.8	Samenstelling van de visverwerkende industrie naar type produkt, 1988	192
11.9	Omzet in de verwerkende industrie naar vissoort en type verwerking, 1988, (mln. NLG)	193
11.10	Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)	197

Noorwegen

12.1	Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Noorse vloot, 1972-1989, (1000 ton)	199
12.2	Ontwikkeling van de nominale aanvoerwaarde, 1972-1989, (mln. NLG)	200
12.3	Ontwikkeling van de Noorse vloot, 1973-1987, (aantal en brt)	201
12.4	Samenstelling van vloot en aanvoer naar lengte-groep, 1987	202
12.5	Aanvoer van de verschillende vissoorten naar vis-tuig, 1987, (1000 ton)	203
12.6	Regionale spreiding van vloot en werkgelegenheid, 1987	204
12.7	Regionale spreiding van aanvoer naar gebied en be-langrijke havens, 1987	204
12.8	Aanvoerwaarde naar belangrijkste vissoortgroepen, 1983-1989, (mln. NLG)	205
12.9	Ontwikkeling van de besomming van de actieve vloot per grootte-groep, 1983-1989, (1000 NLG)	206
12.10	Vergelijking van de besomming en kosten in Noorwegen en in Nederland in 1988, (1000 NLG)	207
12.11	Nieuw in de vaart gebrachte schepen van meer dan 25 brt, 1985-1987	208
12.12	Samenstelling van de Noorse vloot naar bouwjaar en lengte-groep, 1987	209
12.13	Activiteiten van de Noorse visverwerkende industrie, 1981 en 1987	211
12.14	Enkele individuele quota voor haring en kabeljauw, 1990	214

TABELLEN IN BIJLAGEN

Blz.

Bijlage 2. Europese Gemeenschap

1. TAC's, 1987-1991, (1000 ton)	232
2. Buitenlandse handel van EG-12 in 1990 - naar vissoort, (mln. NLG)	233
3. Buitenlandse handel van de individuele EG-lidstaten in 1990, (mln. NLG)	233
4. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden buiten EG, 1990, (mln. NLG)	234
5. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1990, (mln. NLG)	234

Bijlage 3. Duitsland

1. Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)	235
2. Visverwerking - omzet naar produktgroep, 1977-1989, (mln. NLG)	236
3. Produktie van vismeel en visolie - hoeveelheid en waarde, 1967-1989	236
4. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989 (mln. NLG)	237
5. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-89, (mln. NLG)	237
6. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	238
7. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1967-1989, (DEM/kg, verse vis)	238
8. Prijsindex en wisselkoers, 1972-1989	238
9. Samenstelling van de kottervloot naar pk-groep, regio en type visserij, 31.12.1986	239
10. Leeftijdsopbouw van de kottervloot naar regio en type visserij, 1988	239

Bijlage 4 België

1. Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)	240
2. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	240
3. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	241
4. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	241
5. Prijsindex en wisselkoers	241
6. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1990, (BEF/kg, verse vis)	242

7.	Leeftijdsofbouw van de vloot naar grootte-groep, 1.1.1990	242
8.	Kosten en opbrengsten in België en Nederland van vier groepen kotters, (1000 NLG)	243

Bijlage 5. Denemarken

1.	Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)	244
2.	Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	244
3.	Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	245
4.	Uitvoer van vismeel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	245
5.	Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	246
6.	Prijsindex en wisselkoers	246
7.	Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (verse vis, DKK/kg)	246

Bijlage 6. Ierland

1.	Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)	247
2.	Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	247
3.	Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	248
4.	Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	248
5.	Prijsindex en wisselkoers	248
6.	Nieuwbouw naar grootte-groep, 1980-1986, (aantal)	249
7.	Schatting van de besomming per schip, 1987, (1000 NLG)	249
8.	Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1973-1987, (verse vis, IEP/kg)	249

Bijlage 7. Verenigd Koninkrijk

1.	Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)	250
2.	Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	251
3.	Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	251
4.	Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	252
5.	Prijsindex en wisselkoers	252
6.	Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (GBP/ton)	252

Bijlage 8. Frankrijk

1. Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)	253
2. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	254
3. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	254
4. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	255
5. Prijsindex en wisselkoers	255
6. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1987, (FRF/kg)	255
7. Vlootsamenstelling naar type visserij, 1972 en 1977	256
8. Vlootsamenstelling naar lengte-groep, 1983-1989	256

Bijlage 9. Spanje

1. Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)	257
2. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1986-1989, (mln. NLG)	257
3. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1986-1989, (mln. NLG)	258
4. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1986-1989, (mln. NLG)	258
5. Wisselkoers en prijsindex	259
6. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1980-1986 (ESP/kg, verse vis)	259
7. Gemiddelde prijs van de totale aanvoer, 1983-1989, (ESP/kg, reël in prijzen van 1987)	259

Bijlage 10. Portugal

1. Vangstrechten 1989-1991 (1000 ton)	260
2. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1986-1989, (mln. NLG)	260
3. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1986-1989, (mln. NLG)	261
4. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1986-1989, (mln. NLG)	261
5. Wisselkoers en prijsindex	262
6. Index van de gemiddelde reële prijzen op afslagen, 1977-1990	262

Bijlage 11. Nederland

1. Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)	263
2. Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (mln. NLG)	263

	Blz.
3. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (mln. NLG)	264
4. Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (mln. NLG)	264
5. Prijsindex	265
6. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (NLG/kg)	265

Bijlage 12. Noorwegen

1. Belangrijkste vangstrechten 1989-1990, (1000 ton)	266
2. Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1988, (mln. NLG)	266
3. Buitenlandse handel - belangrijkste produkten, 1988, (mln. NLG)	267
4. Prijsindex en wisselkoers	267
5. Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1987, (NKK/kg)	267

Woord vooraf

Eind 1992 zal de eerste periode van tien jaar van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid aflopen. Het visserijakkoord biedt de mogelijkheid om het huidige quota beleid ongewijzigd tot in het jaar 2002 voort te zetten, maar ook om zo nodig ingrijpende wijzigingen in te voeren. De voor- en nadelen van het huidige beheerssysteem worden op nationale en internationale bijeenkomsten beoordeeld aan de hand van de ervaringen van de afgelopen negen jaar. Tegelijkertijd wordt even intensief over alternatieve beheerssystemen gesproken.

Het formuleren van een haalbare visserijpolitiek vereist kwantitatief inzicht zowel in de structuren van de Europese visserijsector als in de economische kracht van de verschillende onderdelen van die sector. Het beleid zal immers aangewezen blijven op economische instrumenten, die slechts indirect via de markt van invloed zullen kunnen zijn.

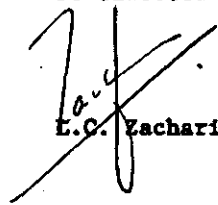
Dit rapport analyseert de huidige structuur van de Europese Atlantische visserijsector en beoordeelt de economische kracht van de verschillende onderdelen ervan. Het gaat tevens in op de ervaringen die opgedaan zijn in de individuele landen met zeer uiteenlopende beleidsmaatregelen. Het rapport beoogt op deze wijze het inzicht aan te reiken dat nodig is voor het formuleren van een Europees visserijbeleid in een situatie van een grote verscheidenheid aan omstandigheden.

Het LEI-DLO is het Produktschap voor Vis- en Visprodukten, en in het bijzonder zijn voorzitter Dick Langstraat, zeer erkentelijk voor de steun waarop dit onderzoek mocht rekenen. De uitvoering ervan werd aanzienlijk vergemakkelijkt door verschillende personen binnen de "European Association of Fisheries Economists (EAFE)", met name Neil McKellar (Verenigd Koninkrijk), Jacques Weber (Frankrijk), Hans Frost (Denemarken), Paul Hillis (Ierland) en Per Sandberg (Noorwegen). Een speciaal woord van dank is op zijn plaats aan de Directeur Visserijen in Portugal Eurico Pimenta de Brito. Het LEI-DLO wil eveneens alle personen met wie gesprekken zijn gevoerd bedanken voor hun tijd, openhartigheid en medewerking.

Deze studie heeft zeker niet de pretentie een uitputtende behandeling van de zeer veelzijdige problematiek van de Europese visserij te bieden. Het is daarom zeer waarschijnlijk dat hij op sommige punten meer vragen oproept dan beantwoordt. Afhankelijk van de belangstelling voor dit rapport en de reacties daarop is het mogelijk dat het LEI in de toekomst een geactualiseerde ver-

sie zal uitbrengen. In dit licht zullen alle opmerkingen, correcties en aanvullingen zeer op prijs worden gesteld.

De directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L.C. Zachariasse', written over a horizontal line.

L.C. Zachariasse

Den Haag, juli 1991

Samenvatting

1. Algemeen

De doelstelling van deze studie is het presenteren van een overzicht van de huidige economische situatie van de visserijsector in de negen Atlantische EG-landen, die direct te maken hebben met het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en de eventuele herziening daarvan in 1993. Ook de situatie in Noorwegen wordt besproken, wegens de nauwe relatie van dit land met de EG.

2. Europese Gemeenschap

De negen Atlantische EG-lidstaten produceren jaarlijks meer dan 5 mln. ton vis, waarvan meer dan 80 procent in de eigen 200 mijl Exclusieve Economische Zone. De waarde van de aanvoer wordt geschat op 10 mrd. NLG. De reële aanvoerwaarde is sinds 1972 vrij constant gebleven. Ongeveer een kwart van de vangst is bestemd voor vismeel. De samenstelling van de aanvoer is sinds 1972 sterk gewijzigd - het belang van de rondvissoorten is achteruitgegaan, terwijl het aandeel van de kleine pelagische soorten is toegenomen.

De vloot van de negen landen bestaat uit bijna 60.000 schepen met 1,6 mln. brt en 8,5 mln pk. Ongeveer 200.000 mensen zijn in de visserij werkzaam, waarvan een onbekend aantal slechts seizoenmatig. Drie kwart van de schepen is kleiner dan 10 m. Onder de vers-vloot boven 10 m zijn er bijna 10.000 trawlers en rond 3.800 schepen die verschillende andere vistuigen gebruiken. De verre vloot bestaat uit ruim 700 schepen, die vooral in de niet EG-wateren actief zijn.

De economische resultaten van de meeste onderdelen van de EG-vloot lijken vrij goed. De reële waarde van de aanvoer heeft zich gehandhaafd door de gunstige prijsontwikkeling. De brandstofprijs is sinds 1987 sterk gedaald. Nieuwe technologie heeft de produktiviteit in verschillende opzichten doen stijgen. De problemen doen zich vooral voor bij schepen die sterk van kabeljauw en schelvis afhankelijk zijn en niet op andere visserijen kunnen overschakelen. De verre vloot kampt met het probleem van toegang tot visgronden buiten EG, maar hiervoor wordt veelal op bedrijfsniveau een oplossing gevonden.

Het TAC en quota systeem van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid wordt in verschillende landen op verschillende wijzen uitgevoerd. Het feit dat de meeste landen voor de aanvoergegevens afhankelijk zijn van de logboeken doet vermoeden dat deze gegevens niet in alle gevallen even betrouwbaar zullen zijn. Nauwkeurige controle op hoeveelheden en vangstgebieden moet als vrijwel

onmogelijk worden gezien, te meer in het licht van het relatief beperkte maatschappelijke belang van een zo kleine sector als de visserij. Er is een zeer gevarieerde ervaring opgedaan met verschillende systemen van verdeling van nationale quota onder individuele vissers of hun organisaties.

Alle landen hanteren een of ander licentiesysteem om de groei en de omvang van de gehele vloot of van haar verschillende onderdelen te beheersen. De formulering van een eenduidige definitie van visserijinzet en meting daarvan levert problemen op. Een licentiesysteem biedt wel de mogelijkheid het relatieve niveau van de visserijinzet beïnvloeden.

De vervolging van overtredingen kan in de meeste landen weinig preventief effect sorteren door het betrekkelijk lage niveau van de boetes. De kans op constatering van een overtreding is bovendien vrij klein. Tabel 1 presenteert een overzicht van de economische betekenis van de visserijsector in de landen die bij het onderzoek zijn betrokken.

Tabel 1 Kengetallen van de Europese Atlantische Visserij

	Aantal schepen	Brt (1000)	Pk (1000)	Bemanning (1000)	Aanvoer (1000 t)	Aanvoerwaar- de (mln. NLG)
België	200	26	105	1	39	190
Denemarken	3000	122	731	14	1592	1005
Duitsland	1800	129	309	9	250	540
Frankrijk	10400	213	1625	18	587	1948
Ierland	2000	47	250	8	228	242
Nederland	600	80	440	3	333	905
Portugal	13300	165	590	37	379	792
Spanje	17200	670	2680	85	1149	3786
VK	10700	193	1546	23	865	1450
Noorwegen	22000	490	.	30	1889	1753
Totaal	81200	2135	.	228	7311	12612
- EG-9	59200	1645	8776	198	5422	10859

3. Duitsland

De Duitse eenwording is tot stand gekomen tijdens de voorbereiding van deze studie. Wegens de grote structurele verschillen tussen Oost- en West-Duitsland zijn de twee sectoren apart behandeld. De Westduitse visserijsector is sinds 1972 meer dan gehalveerd. Een vloot van 560 kotters en 11 trawlers (174.000 pk, 48.000 brt) produceert jaarlijks ongeveer 150.000 ton vis ter waarde van 250-300 mln. NLG. Er zijn ongeveer 1.900 opvarenden.

Ongeveer 200 kleine kotters vissen in de Oostzee op kabeljauw en haring. Ruim 200 kleinere Noordseekotters zijn gericht op garnalen, 70 grotere vissen vooral op kabeljauw en de rest oefent een gemengde visserij uit. De trawlers vissen vooral op haring, kabeljauw en makreel. Ongeveer twee derde van de totale aanvoer en aanvoerwaarde wordt door de trawlervloot gerealiseerd.

De economische situatie van de Noordseekotters lijkt op basis van de beschikbare gegevens de laatste jaren redelijk goed. De vangstmogelijkheden van de individuele schepen zijn in feite onbeperkt. De nationale quota zijn regelmatig onderbenut gebleven. De opbrengsten van de Oostzeervisserij zijn echter sinds 1985 structureel aan het dalen. De vers-trawlers behalen geen voldoende resultaten door hun technologische achterstand en de slechte stand van de stocks. Over de resultaten van de vriesvloot zijn weinig gegevens, maar de besommingen zijn vrij constant geweest.

De omzet van de Duitse verwerkende industrie bedraagt ongeveer 2,3 mrd. NLG. Het relatieve belang van marinaden en volconserven neemt geleidelijk af en dat van diepvriesprodukten toe. Met de dalende eigen aanvoer is de verwerkende industrie in toenemende mate afhankelijk van invoer van grondstoffen.

In Duitsland is weinig noodzaak tot een stringent visserijbeleid, daar de quota veelal onderbenut blijven. De visserijinzet wordt beheerd via een aantal verschillende vergunningen. Sommige quota worden expliciet verdeeld tussen kotters en trawlers. De kotters kunnen meestal vrij vissen. De trawlersector kent een systeem van individuele rederijcontingenten. De Bondsregering heeft jaarlijks 30 mln. NLG beschikbaar voor steun aan de visserijsector. De steun van de deelstaten bedraagt misschien 7 en die van de EG 10 mln. NLG.

De Oostduitse vloot bestond voor de hereniging uit 23 verre verwerkingsschepen, 13 ondersteuningsschepen, 200 kotters en 600 kleine kustschepen. Er werkten 7.000 mensen aan boord. De totale aanvoer lag onder 200.000 ton, met een geschatte waarde van 220 mln. NLG. De produktiviteit van de verouderde Oostduitse vloot lag ver onder het Westduitse niveau. Verwacht mag worden dat het grootste deel van de verre vloot evenals een deel van de kottervloot definitief uit de vaart genomen zullen worden.

4. België

België heeft de kleinste visserijsector binnen de EG. De vloot bestaat uit plm. 200 vaartuigen met in totaal 105.000 pk en 25.000 bt. Er werken ongeveer 900 mensen aan boord. De jaarlijkse produktie ligt tussen 35 en 40.000 t met een waarde van 190 mln. NLG. De boomkor is het belangrijkste vistuig, waarmee 70 procent van de opbrengst gerealiseerd wordt.

De economische positie van de boomkorvloot is vrij sterk. Er is aanzienlijk geïnvesteerd. Ongeveer 40 schepen die vooral van kabeljauw afhankelijk zijn staan er zwak voor. Deze bedrijven

blijken in de afgelopen 15-20 jaar juist erg weinig geïnvesteerd te hebben.

De visserijinzet wordt gereguleerd door een tweetal licenties, die ook op de niet gequoteerde soorten van toepassing zijn. De wet biedt ook de mogelijkheid de toegestane activiteit van een schip precies te omschrijven, maar daar wordt geen gebruik van gemaakt. De aanvoer van platvis wordt geregeld met individuele contingenten, die afhankelijk zijn van het motorvermogen van het schip. Soms wordt met een bijvangstregeling gewerkt.

Verscheidene investeringen komen in België in aanmerking voor steun in de vorm van overheidskrediet of rentesteun. Het totale subsidiebedrag ligt iets boven 1 mln. NLG per jaar. Er is een saneringsregeling, overeenkomstig de EG-voorwaarden, maar daar werd tot 1991 geen beroep op gedaan.

5. Denemarken

De professionele vissersvloot bestaat uit 3.000 schepen met 120.000 brt en 730.000 pk. Nog geen 300 schepen zijn groter dan 100 brt. Daarnaast zijn er ruim 3.000 kleine kustboten, die niet tot de professionele vloot worden gerekend. De totale aanvoer bedraagt rond 1,5 mln. ton met een waarde van 1 mrd. NLG. Rond drie kwart van de aanvoer wordt verwerkt tot vismeel, die 20-25 procent van de totale aanvoerwaarde vertegenwoordigt. Ongeveer 10.000 mensen werken jaarrond aan boord. Het aantal deeltijdopvarenden is niet bekend.

Er kunnen drie groepen schepen worden onderscheiden : 1.500 trawlers, 1.100 staandwant-kotters en 280 snurrevaad-kotters. Een kleine, maar belangrijke groep zijn de 11 purse-seiners. De relatief grotere schepen vissen op de Noordzee voor vismeel of menselijke consumptie afhankelijk van de omstandigheden. De kleinere schepen vissen vooral kabeljauw in de Oostzee, die in dit opzicht belangrijker is geworden dan de Noordzee. Veel visserijen hebben een sterk seizoenmatig karakter en de schepen zijn zeer flexibel inzetbaar.

De economische resultaten van de vloot zijn vrij slecht. De lage prijs voor vismeel werd gevolgd door lage quota voor kabeljauw. Sinds 1980 wordt relatief weinig geïnvesteerd in nieuwbouw of modernisering. De gemiddelde leeftijd van de vloot ligt in 1991 boven 30 jaar. De schepen kunnen slechts op cash-flow basis in de vaart worden gehouden. Er doen zich regelmatig liquiditeitsproblemen voor. Ondanks de hoge leeftijd hebben de bedrijven hoge schulden. De beloning van de bemanning ligt laag zodat er bij de jonge generatie weinig animo is om de bedrijven over te nemen.

In tegenstelling tot de vloot is de Deense verwerkende industrie een moderne en groeiende sector. Het grootste deel van de produktie wordt uitgevoerd. In 1990 bedroeg de uitvoerwaarde 3,7 mrd. NLG. De belangrijkste produkten zijn gemaakt op basis van

ingevoerde grondstoffen, vooral de pandalus garnalen uit Groenland, kabeljauw en zalm.

Het visserijbeleid is betrekkelijk complex doordat men quota van verschillende soorten en in verschillende gebieden moet beheeren. Hierbij moet rekening worden gehouden met een sterke seizoenmatigheid van veel visserijen en de grote flexibiliteit van de vloot. Per gebied worden kwartaal- of maandquota bepaald. De schepen die in een gebied willen vissen moeten een vergunning aanvragen voor 14 dagen of een maand. In de loop van deze periode hebben zij weer een toestemming nodig om dit gebied te verlaten. Per schip gelden maximumvangsten per reis of per maand.

Sinds 1985 moet men bij nieuwbouw een minstens even grote capaciteit elders uit de vaart halen. Financiering door particuliere banken is moeilijk zodat men op de Visserijbank aangewezen is. Deze kan de investeringen om beleidsmatige redenen tegenhouden.

6. Ierland

De Ierse visserij kwam pas in de jaren '60 tot ontwikkeling. Er wordt jaarlijks ruim 200.000 ton aangevoerd, waarvan drie kwart uit pelagische soorten bestaat. De aanvoerwaarde bedraagt ongeveer 225 mln. NLG. De vloot telt in totaal ongeveer 2.000 schepen (47.000 brt, 250.000 pk). Het grootste deel is kleiner dan 10 brt. De vloot bestaat verder uit 400-500 vers-trawlers van 12-27 m, 16 trawlers met gekoelde zeewatertanks voor de visserij op haring, makreel en horsmakreel, zes 49-55 m purse-seiners, een aantal boomkorschepen en een grote vriestrawler. Er werken ca. 8.000 mensen aan boord.

De economische situatie is sinds 1987 aanzienlijk verbeterd door een gunstige ontwikkeling van de visprijzen en de algemene daling van de olieprijs. De terugbetaling van de uitstaande leningen levert dan ook vrijwel geen problemen op en er is een aanzienlijke belangstelling voor nieuwe investeringen.

Binnen het Meerjarig oriëntatieprogramma zou Ierland de vissersvloot met plm. 16 procent moeten inkrimpen. Tot 1990 beschikte Ierland echter niet over een betrouwbaar vlootregister. Slechts schepen boven 65 ft zijn verplicht hun licentie jaarlijks te vernieuwen. Bovendien is de vloot met EG-steun in de afgelopen decennia juist uitgebreid en gemoderniseerd.

De visserijen op bepaalde vissoorten of in bepaalde gebieden worden door specifieke licenties gereguleerd. De aanvoer van bepaalde soorten wordt bovendien beheerd door maximum toegestane vangsten per reis of door een bijvangstregeling. Sommige visserijen worden slechts seizoenmatig geopend. De visserij op de pelagische soorten in het noorden wordt geregeld door een commissie waarin reders en verwerkers zijn vertegenwoordigd, met de bedoeling de aanvoer binnen de verwerkingsmogelijkheden te houden.

De aanvoersector heeft sinds 1987 jaarlijks gemiddeld iets minder dan 10 mln. NLG aan investeringssubsidies ontvangen.

7. Verenigd Koninkrijk

De omvang en de structuur van de Britse vloot is sinds 1972 volkomen veranderd. De Engelse vloot die in de Noordatlantische wateren op kabeljauw viste is volledig verdwenen. In Schotland is een nieuwe pelagische en bodemvloot opgekomen. De omvang van de vloot is gedaald van 280.000 brt in 1972 naar 137.000 brt in 1989 mede doordat 160 grote trawlers (130.000 brt) uit de vaart zijn genomen. De aanvoer is in dezelfde periode gedaald van 920.000 t naar 670.000 t. De vangst van kabeljauwachtigen is gedaald en van makreel gestegen. De reële waarde van de aanvoer is gedaald van 1,6 mrd. NLG naar minder dan 1 mrd. NLG (prijzen van 1987).

Door het opzetten van een nieuw register van vissersschepen is de Britse geregistreerde vloot in de laatste jaren sterk gegroeid. Begin 1991 waren 10.700 schepen geregistreerd met in totaal 193.000 brt en 1,5 mln. pk. Drie kwart van deze schepen behoren tot de kleine kustvloot (onder 10 m). Slechts 250 schepen zijn groter dan 24 m. De vloot van Engeland bestaat vooral uit kleine trawlers, liners en boten die verschillende passieve vistuigen gebruiken. In Schotland spelen de grotere trawlers en seiners (12-24 m) en de grote purse-seiners een belangrijke rol. De vloot biedt werk aan plm. 23.000 mensen.

De economische situatie was in het begin van 1991 nog altijd betrekkelijk goed. De pelagische vloot had in de voorgaande jaren een periode doorgemaakt van stabiele vangsten en prijzen. De reders waren hierbij in staat zonder steun te investeren. De vraag is wel of de Oosteuropese klondykers zullen blijven komen resp. of alternatieve afzetmarkten gevonden zullen worden. De vloot die op demersale soorten is gericht voert een vrij gevarieerd assortiment aan. Een daling van het kabeljauw- en schelvisquotum met 30 procent zou de totale besomming met plm. 10 procent doen dalen. Dit betekent dat slechts de schepen die zeer sterk van deze twee soorten afhankelijk zijn hierdoor op korte termijn in ernstige problemen zouden raken. De efficiency van de vloot kan wel worden verbeterd. Er wordt met relatief grote bemanningen gevaren.

De verwerkende industrie realiseert jaarlijks een omzet van ruim 3,5 mrd. NLG en biedt werk aan ongeveer 21.000 mensen. Kabeljauw en schelvis vertegenwoordigden in 1985 meer dan de helft van de totale verwerkte hoeveelheid. Met de dalende eigen aanvoer zijn de verwerkers in toenemende mate afhankelijk van invoer. Door gebrek aan grondstof waren enkele bedrijven gedwongen te sluiten. De nieuwe hygiënische normen van de EG zullen in het V.K. aanzienlijke investeringen vergen en het is de vraag of alle bedrijven in staat zullen zijn dit op te brengen in een relatief moeilijke periode.

Het grootste deel van de Britse aanvoer is nu bestemd voor de verse markt, waar een hoge prijs gerealiseerd kan worden. De verwerkers importeren goedkope grondstoffen uit IJsland en Noorwegen. Mochten de vangsten in het V.K. opnieuw gaan groeien, dan zal het belang van de vraag van de verwerkers toenemen, maar de afslagprijzen zouden sterk kunnen dalen doordat de vis voor een ander marktsegment bestemd zal zijn. Het is daarom niet zeker of de vloot belangrijk zal kunnen profiteren van hogere quota.

De aanvoer wordt in het V.K. beheerd door "pressure stock" licenties. PSL's fungeren als een toegangskaartje tot een bepaalde visserij en worden op basis van historische prestaties uitgegeven. De nationale quota voor kabeljauwachtigen worden verdeeld onder de 15 PO's (producentenorganisaties) en de niet-PO schepen. De PO's mogen hun eigen quota zelf vrij beheren. In de praktijk komen veel verschillende systemen van individuele rechten voor - quota per opvarende, elk schip even veel of quota naar lengte van het vaartuig.

De visserijinzet wordt op twee manieren beheerd. Voor bepaalde visserijen zijn specifieke licenties nodig. Dit geldt voor purse-seiners, boomkorschepen en vriestrawlers. Uitbreiding van deze groepen wordt in principe niet toegestaan. Alleen vervanging is mogelijk. Voor de rest van de vloot geldt een algemeen licentiesysteem. Dit systeem ging eerst uit van drie lengte-groepen, waarbij vervanging alleen binnen die groepen mogelijk was. Dit werd echter als te rigide ervaren en begin 1990 heeft men licenties ingevoerd op basis van pk's en brt's. Deze licenties kunnen wel worden gecumuleerd zodat men wel een groter vaartuig kan bouwen, maar slechts tot een maximum van 90 procent van de omvang van de licenties.

Tot 1989 profiteerde de vloot van jaarlijkse nationale subsidies van ongeveer 12 mln. NLG. Daarnaast was circa 10 mln. NLG beschikbaar via de EG. Sinds maart 1989 worden bijna geen investeringen meer gesteund.

Het visserijbeleid in het V.K. wordt krachtig ondersteund door het juridische systeem, waarin het mogelijk is snel hoge boetes op te leggen. De vissersorganisaties staan betrekkelijk sterk tegenover hun leden. Ook in het V.K. heeft het beleid met een aantal ernstige problemen te maken. In het licht van de lengte van de kustlijn en het grote aantal kleine havens moet het als uitgesloten worden beschouwd een afdoende controle op aanvoer te organiseren. De juistheid van de opgave van vangstgebieden, vooral tussen de Noordzee en noord-west Schotland, is moeilijk na te gaan. De regelgeving heeft betrekking op schepen boven 10 m. Er is dan ook een groot aantal kleine kustschepen net onder deze grens gebouwd. Het nieuwe visserijregister laat een totale vloot zien die aanzienlijk groter is dan men enkele jaren geleden aannam.

8. Frankrijk

De Franse vissersvloot bestaat uit ruim 10.000 vaartuigen (213.000 brt, 1,6 mln. pk). Er kunnen vijf groepen worden onderscheiden. Getalsmatig is de kleine kustvloot (onder 12 m, 50-80 pk) het grootste met plm. 8.000 schepen. Ongeveer 2.000 schepen behoren tot de artisanale vloot (12-25/33 m, 200-700 pk), die door schipper-eigenaren wordt geopereerd. De grotere schepen worden veelal in rederijverband geëxploiteerd. Ongeveer 130 schepen van 25/33-38 m worden tot de semi-industriële vloot gerekend en voeren ook verse vis aan. De industriële vloot bestaat uit de laatste vier vriestrawlers. De vijfde groep bestaat uit de ca. 30 vries-purse-seiners die op tonijn vissen. Het aantal industriële schepen is sinds 1972 sterk gedaald. Er zijn in totaal ongeveer 18.000 opvarenden.

De vloot voert jaarlijks 550-600.000 ton aan, met een waarde van 2 mrd. NLG. Daarnaast is er de produktie van schelpdiercultures met een waarde van 0,7 mrd. NLG. Tussen 1972 en 1987 is de reële aanvoerwaarde met 10 procent gestegen. In termen van hoeveelheid is tonijn de belangrijkste vissoort geworden, maar de samenstelling van de aanvoer is traditioneel zeer gediversificeerd.

Net als in andere landen lijken de resultaten van de Franse versvloot de laatste jaren vrij goed dankzij goede prijsvorming, lage oliecosten en aanzienlijke subsidies op investeringen. Er is vrij intensief geïnvesteerd en er zijn vrijwel geen problemen met aflossingen. De schepen die in het Kanaal vissen staan er relatief zwakker voor doordat ze vooral van kabeljauw en tong afhankelijk zijn. De vangsten van kabeljauw zijn sterk gedaald en de prijzen van tong ook.

De resultaten van de industriële vloot zijn moeilijker te beoordelen doordat er weinig gegevens over zijn en sommige schepen door grotere bedrijven worden geëxploiteerd, zodat hun activiteit niet op zichzelf staat. De grotere versschepen binnen dit onderdeel zijn in feite te groot voor de visserij die zij uitoefenen. De resultaten van de vries-purse-seiners zijn in de laatste jaren bevredigend geweest, gezien de voortgaande modernisering.

De verwerkende industrie bestaat uit conserven- (tonijn, sardien en ansjovis) en vriesbedrijven (kabeljauwachtigen en schaal- en schelpdieren). De Franse vloot produceert vooral voor verse consumptie en de verwerkers zijn steeds meer op invoer aangewezen. De band tussen de twee sectoren wordt steeds zwakker.

In Frankrijk ziet men de beheersing van aanvoer vooral vanuit de optiek van de stabilisering van prijzen. Een aantal nationale quota (kabeljauw, zwarte koolvis, wijting, schol, tong, makreel en haring) wordt onder de vijf kustregio's verdeeld en hierbinnen onder de verschillende PO's. De verdeling vindt plaats op basis van onderhandelingen, maar het besef van het mogelijke belang van historische prestaties neemt hierdoor toe.

De overheid probeert sinds 1988 de omvang van de vloot onder de controle te houden door invoering van licenties (PME) die uitgedrukt zijn in kw's en die men moet aanvragen bij nieuwbouw- of uitbreidingsinvesteringen. Er wordt een onderscheid gemaakt in vijf lengte-groepen en alleen vervanging binnen die groepen is mogelijk. De licenties kunnen wel worden gecumuleerd, maar ze zijn niet deelbaar. In bepaalde gevallen moet men 30 procent van de te bouwen capaciteit extra aan licentie inleveren.

In het begin van 1991 heeft men bovendien een saneringsregeling ingesteld in de hoop in de loop van het jaar 100.000 kw uit de vaart te kunnen nemen (10 procent van de vloot). In het licht van de relatief lage premies en de vrijwillige aard van de aanmelding lijkt de kans op succes betrekkelijk gering.

De Franse visserijsector heeft een uitzonderlijke organisatie op zowel administratief als commercieel gebied.

De Franse vloot profiteerde jaarlijks van nationale en regionale investeringsubsidies van 40-50 mln. NLG. De EG-steun bedroeg 23 mln. NLG per jaar. Bovendien waren aanzienlijke bedragen beschikbaar voor steun van de rentekosten.

9. Spanje

Met ruim 17.000 schepen (670.000 brt, 2,7 mln. pk) heeft Spanje de grootste Europese vissersvloot. De jaarlijkse aanvoer bedraagt 1,1-1,2 mln. ton, met een waarde van 4,3 mrd. NLG in 1990. De aangevoerde hoeveelheid zowel als de reële waarde is sinds 1972 met ongeveer 10-15 procent gedaald. Er zijn plm. 90.000 opvarenden.

De vloot bestaat uit zeven onderdelen. 1) Ongeveer 8.500 kleine kust schepen (meeste onder 9 m); 2) Rond 4.500 meestal kleine longliners, waarvan 100 met de toegang tot de wateren van de EG-10; 3) 2.400 vers-trawlers, waarvan 200 in de EG-10 wateren mogen werken, 600-700 bij Marokko, 1.300 in de Middellandse zee en de rest langs de Spaanse Atlantische kust of elders in West Afrika; 4) 1.800 kleine purse-seiners; 5) Plm. 400 vriestrawlers; 6) 60 vries-purse-seiners; 7) 48 "bacaladeros" die gezouten kabeljauw uit de NAFO (North Atlantic Fishery Organisation) aanvoeren.

In 1990 bestond de aanvoer uit ca. 550.000 ton verse vis ter waarde van 164 mrd. ESP (3 mrd. NLG). Sardien is het belangrijkste qua hoeveelheid, maar de waarde is vooral te danken aan een grote diversiteit aan bodemsoorten. Er werd 340.000 ton bevroren vis aangevoerd (produktgewicht) voor 1,2 mrd. NLG (heek, inktvis en tonijn).

De economische resultaten van de vloot lopen nogal uiteen zowel wat type visserij als wat regio betreft. Er zijn geen concrete gegevens beschikbaar. Aangenomen kan worden dat de resultaten van de vers-vloot gemiddeld goed zijn dankzij de hoge prijzen op de Spaanse markt. Dit geldt in het bijzonder voor de 300 sche-

pen die toegang hebben tot de EG-10 wateren. De potentiële probleemgroepen binnen de vers-vloot zijn de schepen die van West-afrikaanse wateren afhankelijk zijn en de sardien purse-seiners die aan de conservenindustrie leveren. Deze industrie ondervindt sterke concurrentie van de Marokkaanse en Portugese producenten. Er hebben zich echter vooralsnog geen belangrijke problemen binnen de vers-vloot voorgedaan.

Het probleem van de verre vloot is de toegang tot visgronden. De sluiting van Namibische wateren eind 1989 veroorzaakte op korte termijn problemen, maar die konden op bedrijfsniveau worden opgelost. De situatie van de kleinere vrieschepen evenals die van de vries-purse-seiners lijkt vrij goed.

De Spaanse verwerkende industrie is vrij nauw gelieerd met bepaalde onderdelen van de aanvoersector. Voor de vriesbedrijven zijn heek en inktvis de belangrijkste soorten die voor een groot deel van de eigen vriesvloot worden betrokken. De conservenindustrie verwerkt vooral tonijn en sardien, die eveneens door de Spaanse schepen worden aangevoerd. De vriessector is in de laatste jaren snel gegroeid en de omzet bedroeg in 1990 3,6 mrd. NLG. De conservenindustrie maakte tot 1988 een crisis door, maar sindsdien zijn de resultaten aan het verbeteren en er wordt opnieuw geïnvesteerd. De omzet bedraagt ongeveer 1,3 mrd. NLG. De visverwerkende bedrijven hebben ongeveer 46.000 mensen in dienst.

Het Spaanse visserijbeleid hanteert de beperking van visserijinzet als het belangrijkste instrument. De basis hiervoor vormen 32 zogenaamde "lijsten" waarmee schepen van bepaalde karakteristieken aan bepaalde visserijen worden gebonden. Het aantal schepen dat in de praktijk aan een visserij deel mag nemen wordt verder beperkt door periodieke licenties, die minder ruimte bieden dan de basislijsten zelf. De visserijen kunnen verder door verschillende technische maatregelen worden gereguleerd. Een aparte situatie bestaat bij de vloot van 300 schepen die toegang hebben tot de EG-wateren. Deze schepen krijgen op grond van hun historische rechten zeedagen toegewezen, die ze zo nodig mogen verhuren of verkopen.

De lijsten worden niet toegepast op de kleine kustvloot. Hier wordt de activiteit gereguleerd door verschillende technische maatregelen en door gesloten tijden en gebieden.

Beperking van aanvoer door quota wordt slechts toegepast als dit binnen internationale akkoorden is vastgelegd en in enkele beperkte visserijen in de Spaanse wateren, waarvoor quota per dag gelden.

Tussen 1987 en 1990 heeft de vloot in totaal ongeveer 300 mln. NLG aan steun ontvangen (nationaal en EG). Dit betekende een gemiddelde subsidie van 25 procent van de investering.

10. Portugal

De vloot van het "continent" telt rond 13.300 schepen met 165.000 brt en 590.000 pk. Daarnaast werken nog ongeveer 2.500 schepen vanaf Madeira en de Azoren. In 1990 werd de totale aanvoer op 325.000 ton geschat met een waarde van 890 mln. NLG.

De continentale visserijvloot bestaat uit zes onderdelen : 1) 6.000 niet gemotoriseerde kleine boten; 2) 6.000 kleine gemotoriseerde schepen (<9 m); 3) 950 multipurpose schepen (30 brt, 130 pk); 4) 150 vers-trawlers (140 brt, 670 pk); 5) 270 sardien purse-seiners (45 brt, 270 pk); en 6) 100 verre vloot schepen (830 brt, 1500 pk). De vloot geeft werk aan 35.000 mensen.

De economische situatie van de vers-vloot lijkt bevredigend. In de laatste jaren is de aanvoer vrij stabiel geweest terwijl de reële visprijzen sinds 1985 met 18 procent zijn gestegen en de brandstofkosten zijn gedaald. De schepen zijn betrekkelijk oud maar de uitrusting is wel gemoderniseerd. Investeringsen zijn alleen mogelijk met subsidies, daar anders de commerciële banken geen krediet zullen geven. Aangenomen moet worden dat een deel van de kleine kustvloot slechts seizoenmatig wordt ingezet.

De situatie van de verre vloot lijkt moeilijker door het verlies aan vangstrechten. Men is daarom actief bezig nieuwe visserijen te ontwikkelen en efficiencyverhogende investeringen te doen. Een precies inzicht in de economische resultaten ontbreekt.

De visverwerking in Portugal bestaat vooral uit 50 conserven- en 75 vriesbedrijven. Daarnaast wordt nog op kleine schaal ingevoerde gezouten kabeljauw gedroogd. De afval van de conservenindustrie wordt tot vismeel verwerkt. Deze sector heeft rond 10.000 mensen in dienst.

De omvang van de vloot wordt gereguleerd door een systeem van vergunningen en licenties. De vergunning specificceert de visserijen die een schip mag uitoefenen, blijft bijna onbeperkt geldig en is aan het schip gekoppeld. De licentie wordt jaarlijks verstrekt, waarbij de vismogelijkheden beperkter kunnen zijn dan op de vergunning. Ook de kleine kustvloot is aan dit systeem gebonden. Vervanging of modernisering moet worden goedgekeurd door de overheid. Bij een capaciteitsuitbreiding moet men elders een vergelijkbare capaciteit aan de visserij onttrekken.

De Portugese vloot ontvangt jaarlijks ongeveer 30 mln. NLG aan steun voor nieuwbouw en modernisering. Het gemiddelde subsidiepercentage ligt op 40-50 procent. Investeringsen in selectieve visserijen (beug) worden extra gesteund.

11. Nederland

In 1990 bestond de Nederlandse vissersvloot uit ongeveer 570 kotters (570.000 pk) en 13 vriestrawlers (81.000 pk). De totale aanvoer lag in de tweede helft van de jaren '80 op plm. 350.000

ton met een waarde van 800-900 mln. NLG. Er waren iets meer dan 3.000 arbeidsplaatsen aan boord.

Binnen de kottervloot waren 240 vooral grotere schepen gespecialiseerd in de boomkorvisserij op platvis, 110 kleine vis-ten vooral op garnalen en de rest beoefende een gemengde visserij op garnalen, platvis en rondvis. De aanvoerwaarde van de kottervloot bedraagt 650-700 mln. NLG. Hiervan wordt plm. 60 procent gerealiseerd met tong en schol. De vloot is vrijwel volledig afhankelijk van de visserij op gequoteerde soorten op de Noordzee. De vriestrawlers zijn vooral op kleine pelagische soorten gericht zowel binnen als buiten de EG-wateren.

De economische resultaten van de platvisvloot zijn in de jaren '80 vrij goed geweest. Er heeft een aanzienlijke modernisering plaats gehad, zonder dat de investeringen voor grote subsidies in aanmerking kwamen. Het liberale investeringsklimaat en de hoge prijzen voor tweedehands schepen hebben hieraan bijgedragen. De situatie van de schepen die vooral van kabeljauw en wijting afhankelijk zijn is geleidelijk verslechterd door de achteruitgaande vangstmogelijkheden. De garnalenvisserij is een betrekkelijk stabiele activiteit, die door kleine bedrijven met oudere schepen wordt uitgeoefend. De resultaten zijn voldoende, maar bieden niet veel ruimte voor nieuwbouw.

De visverwerkende industrie behaalde in 1988 een omzet van 2,7 mrd. NLG. De belangrijkste produkten worden gemaakt op basis van vissoorten die ook door de Nederlandse vloot worden aangevoerd (platvis, haring, garnalen). Veel grondstoffen worden echter ook ingevoerd.

De aanvoer van platvis wordt gereguleerd door overdraagbare individuele contingenten, waarmee de nationale quota onder de individuele schepen worden verdeeld. De rondvisaanvoer wordt beperkt door een maximum toegestane vangst per schip per week. Voor de boomkorvloot is een bijvangstregeling voor rondvis van toepassing.

De visserijinzet werd verlaagd door de beperking van de maximale boomkorlengte tot 12 m en door de zeedagenregeling. De meeste schepen mogen maximaal 150 dagen per jaar op zee doorbrengen. De schepen die op gequoteerde soorten vissen moeten in het bezit zijn van een licentie, die in pk's is uitgedrukt. Bij nieuwbouw of uitbreidingsinvesteringen moet men over voldoende licentie beschikken, zodat elders capaciteit uit de vaart genomen moet worden. De licenties kunnen wel vrij worden gecumuleerd of gedeeld.

De financiële steun aan de visserijsector was in de tweede helft van de jaren '80 zeer beperkt. Er werd geen steun gegeven binnen de EG-verordening 4028. Tot 1987 profiteerde men van een algemene investeringssteun van plm. 12,5 procent, maar daarna werd ook deze steun specifiek voor de vissersschepen afgeschaft. Sinds 1988 is er een saneringsregeling waardoor tot het begin van 1991 plm. 40.000 pk uit de vaart werd genomen.

Er is een zeer stringente, maar toch niet volledig sluitende, controle op aanvoer. De vervolging kan theoretisch tot de sluiting van het bedrijf leiden. In de praktijk worden er geleidelijk hogere boetes opgelegd. Vervolging neemt vaak een lange tijd in beslag.

12. Noorwegen

De Noorse vissersvloot is getalsmatig groot maar zeer kleinschalig. Het bestaat uit ongeveer 22.000 schepen met 490.000 brt. De aanvoer bedraagt plm. 1,8 mln ton met een waarde van 1,8 mrd. NLG. De aanvoer zal in 1991 aanzienlijk stijgen doordat de visserij op lodde na vijf jaar opnieuw werd geopend. De produktiewaarde vertoont eind jaren '80 een dalende trend. De vloot geeft werk aan 21.500 full-time en 7.200 part-time opvarenden.

Meer dan 80 procent van de vloot is kleiner dan 10 m. Slechts 3-4.000 schepen worden jaarrond voor de visserij ingezet en de rest slechts seizoenmatig. In 1990 bestond de actieve vloot uit acht groepen : 1) 512 schepen (13-21 m) met traditionele passieve vistuigen; 2) 454 meestal kleine trawlers; 3) 50-60 grote vers-trawlers die door de vriesbedrijven worden geëxploiteerd; 4) 20 fabriekschepen; 5) 207 vismeelschepen waarvan 63 trawlers en de rest purse-seiners; 6) 65 longliners; 7) ruim 100 andere vissersschepen boven 13 m en 8) plm. 1.300 schepen onder 13 m. De vloot boven 13 m zorgde voor 80 procent van de aanvoer, de 1.300 schepen onder 13 m voor 10 procent en de seizoensschepen voor de laatste 10 procent. De aandelen van de kleine vloot in de waarde waren iets hoger doordat deze vloot uitsluitend voor menselijke consumptie produceert.

De economische resultaten van de vloot zijn sinds 1987 sterk achteruitgegaan. De reële besomming was in twee jaar met meer dan 25 procent gedaald. Per vlootonderdeel zijn de resultaten echter zeer uiteenlopend. De vismeelschepen behalen redelijk goede resultaten dankzij de hoge prijs die men ontvangt voor grondstof van goede kwaliteit en doordat de vloot aanzienlijk is ingekrompen. De vers-trawlers zijn relatief oud en worden vooral in de vaart gehouden om de vriesbedrijven van grondstof te voorzien. De kabeljauwquota voor grote trawlers zijn zeer sterk gedaald, zodat ze in andere (buitenlandse) visserijen ingezet moesten worden. Onder de garnalentrawlers behalen alleen de 22 schepen met licenties voor Groenland goede resultaten. De kleinere multipurpose schepen waren geconfronteerd met sterk gedaalde produktiviteit, zodat het aantal jaarrond schepen in 1989 aanzienlijk lager lag dan in 1987. De vooruitzichten voor 1991/92 zijn iets gunstiger doordat de stand van lodde is hersteld waardoor ook de vangst van kabeljauw zal verbeteren. De visserij krijgt om strategische en politieke redenen echter veel aandacht zodat de sector met overheidssteun in stand zal worden gehouden.

Door gebrek aan grondstof maakt ook de Noorse visverwerkende industrie een moeilijke periode door. Voor de vriesbedrijven is de uitvoer naar USA minder aantrekkelijk geworden door de lage dollarkoers en op de EG-markt heeft men met hoge tarieven te maken. De vismeelindustrie is grondig herstructureerd en ingekrompen en richt zich vooral op hoogwaardig vismeel voor de zalmkwekerijen. De beste resultaten worden in de produktie van stok- en klipvis behaald. De jaaromzet van de visverwerking bedraagt ongeveer 3 mrd. NLG en er werken 13.000 mensen.

De Noorse overheid voert reeds sinds de jaren '20 en '30 een zeer actief visserijbeleid. De enige wettelijk toegestane vissersorganisatie is bij de uitvoering nauw betrokken. De visserijinzet van de niet traditionele vistuigen (trawl en purse-seine) wordt met licenties gecontroleerd. Er worden acht verschillende licenties onderscheiden afhankelijk van type visserij, gebied en grootte van de schepen. Bijna alle grote schepen zijn aan licenties onderhevig behalve enkele grote longliners. De licenties zijn beperkt overdraagbaar. De aanvoer wordt beheerd door middel van quoterijng. De nationale quota worden eerst tussen de drie grote groepen schepen verdeeld - trawlers, purse-seiners en de traditionele vloot en vervolgens per schip bepaald. Dit gebeurt meestal op basis van de grootte van het schip. Overdragen van de quota is beperkt mogelijk.

In Noorwegen is expliciet een politieke keuze gemaakt om de visserij in de rurale gebieden te handhaven. Dit heeft tot gevolg dat er jaarlijks 300-400 mln. NLG aan subsidies verstrekt moet worden. Deze hebben vooral betrekking op prijzen van vis en inputs, sociale programma's en investeringen.

1. Inleiding

1.1 Doel en opzet van het rapport

Het eerste decennium van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid loopt eind 1992 af. In dat licht wordt een intensieve discussie gevoerd over de pro's en contra's van dit beleid en over de wenselijke respectievelijk mogelijke wijzigingen daarin. De visserijsector, die langs de Europese Atlantische kust actief is, wordt gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan combinaties van beviste soorten en toegepaste technieken, organisatiestructuren, economische vooruitzichten en beleidsmaatregelen die in de verschillende landen zijn ontwikkeld. Het is dan ook de vraag in welke mate verwacht mag worden dat een betrekkelijk generiek beleid vanuit Brussel tot de gewenste resultaten kan leiden onder deze verscheidenheid aan omstandigheden en binnen welke termijn.

Om de discussie over het visserijbeleid enigszins zakelijk te kunnen voeren lijkt het wenselijk kwantitatief en kwalitatief inzicht te hebben in de specifieke situaties van de verschillende landen. Dit inzicht zal het immers mogelijk maken de verschillende belangen tegen elkaar af te wegen, bijvoorbeeld op basis van economische of sociale gronden. Kennis van de situatie in de overige EG-landen biedt tevens de mogelijkheid van een beoordeling van de concurrentiepositie van de Nederlandse visserijsector binnen het geheel.

De doelstelling van deze studie is

het presenteren van een overzicht van de huidige situatie van de visserijsector in de verschillende Europese landen die direct met het EG-visserijbeleid te maken hebben.

Met andere woorden "de relevante feiten op een rijtje zetten". Dit lijkt immers een voorwaarde sine qua non voor een gedegen oordeel over de mogelijkheden en onmogelijkheden van welk toekomstig visserijbeleid op EG-niveau dan ook.

De studie betreft in principe de Europese landen met Atlantische kust, dat wil zeggen tussen Noorwegen en Spanje en Portugal. Kenvoudigheidshalve wordt over de "Europese landen" gesproken. De EG-lidstaten aan de Middellandse Zee zijn buiten beschouwing gebleven omdat in dit gebied voorlopig geen EG-beleid is geformuleerd en omdat de visserijen in deze landen weinig met de Atlantische visserij gemeen heeft. Aan de andere kant is ook een bespreking aan Noorwegen gewijd. Dit land is wel van belang voor de EG-visserijen en er kan worden voorzien dat Noorwegen in de toekomst of tot EG zal toetreden of anders intensiever bij de EG-visserijaangelegenheden zal worden betrokken.

Teneinde de beschrijving van de individuele landen onderling enigszins vergelijkbaar te maken is er gekozen voor een gestandaardiseerde indeling in vijf onderdelen.

Het eerste onderdeel geeft een globale beschrijving van de ontwikkelingen van aanvoer en vloot tussen 1972 en 1987. In sommige gevallen wordt ook 1967 in beschouwing genomen. Dit gedeelte biedt enig inzicht in de historische logica van de huidige situatie en in de gevolgen die de introductie van de 200 mijl Exclusieve Economische Zones heeft gehad. Er hebben zich dan ook zeer aanzienlijke verschuivingen voorgedaan.

Het tweede onderdeel gaat in op de huidige fysieke structuur van de visserijsector in termen van vlootsamenstelling naar type en grootte, voornaamste beviste vissoorten en de regionale verspreiding van de visserijactiviteiten. Juist uit dit onderdeel blijkt de grote diversiteit van de Europese visserijen.

In het derde onderdeel wordt gepoogd de economische kracht van de sector te beoordelen. Daar de statistieken op dit punt veelal te wensen overlaten is het noodzakelijk via indirecte indicatoren tot conclusies te komen. Naast de aanvoerwaarde en gemiddelde besommingen per schip in een specifieke visserij (voorzover beschikbaar) wordt gekeken naar aspecten als verloop en het niveau van investeringen, leeftijdsopbouw van de vloot en de belangstelling van de jonge generatie om aan te monstereen. In dit onderdeel wordt zwaar geleund op de indrukken die verkregen zijn tijdens de gehouden interviews.

Het vierde onderdeel bespreekt beknopt de vraag naar vis, vanuit de aanvoer gezien, dat wil zeggen de nationale visverwerking, de binnenlandse visconsumptie en de buitenlandse handel. De bedoeling is enigszins aan te geven in welke mate de aanvoersector afhankelijk is van de binnenlandse respectievelijk de buitenlandse markt, of in welke mate men concurrentie ondervindt van de eventuele invoer uit het buitenland. Er worden echter slechts de nodige basisgegevens aangereikt. Een uitvoerige analyse van deze verbanden bleek in het kader van deze studie te ver te voeren.

In het laatste onderdeel wordt een beschrijving gegeven van het nationale visserijbeleid dat in de laatste jaren werd gevoerd. Dit beleid wordt onderverdeeld in een aantal terreinen - beheersing van aanvoer (quotering), management van visserijinzet, financiële steun en het controle- en vervolgingsbeleid. Voor wat het laatste betreft wordt volstaan met het geven van het niveau van de boetes als indicator van de potentiële afschrikking. Een gedegen juridische analyse was in dit kader evenmin mogelijk. Voor sommige landen wordt bovendien ingegaan op de organisatie van de sector en wel in die gevallen waarin dit aspect voor het voeren van beleid direct van belang is. Het beleid ten aanzien van markt en technische aangelegenheden blijft buiten beschouwing omdat hier de EG-bepalingen veel minder ruimte bieden voor nationale interpretaties.

Voor elk land is een bijlage opgenomen met een aantal verdere kwantitatieve gegevens zoals de nationale quota in de afgelo-

pen jaren, details over de buitenlandse handel, prijsontwikkeling van de belangrijkste vissoorten en de ontwikkeling van de wisselkoers en inflatie. In sommige gevallen worden verdere details gegeven over de structuur van de vloot of van de verwerkende industrie. In de tekst wordt meestal naar deze tabellen niet verwezen zodat het aan te bevelen is hier apart naar te kijken, met name voor wat het onderdeel over de buitenlandse handel betreft.

1.2 "Technische" opmerkingen

Bij een studie van deze omvang moet een aantal "technische" opmerkingen worden gemaakt als toelichting op de gepresenteerde gegevens teneinde eventuele onduidelijkheden of discrepanties met andere bronnen te relativiseren.

In de eerste plaats moet iets over de statistieken worden gezegd. De aanvoergegevens zijn meestal aan de FAO jaarboeken ontleend. Deze verschillen soms aanzienlijk met de nationale bronnen. De oorzaken hiervan moeten worden gezocht in andere omrekeningsfactoren van aanvoer naar vangstgewicht en in eigen schattingen van de FAO. Bovendien moeten de aanvoergegevens met zekere marges worden geïnterpreteerd. Onder de huidige omstandigheden moet het als absoluut onmogelijk worden gezien de aanvoer van een vissoort tot de laatste 100 of zelfs 1.000 ton nauwkeurig te registreren. De werkelijke waarden kunnen daarom zeker met 10-15 procent afwijken van de opgenomen getallen. Als laatste moet erop worden gewezen dat deze studie tot de zeevisserij beperkt blijft. De aanvoercijfers zijn daarom meestal exclusief de vangsten uit zoetwater, visteelt en produktie van schelpdieren.

De gegevens met betrekking tot de nationale quota zijn evenmin volledig precies. Het bleek namelijk onmogelijk een precies overzicht van de quota-ruil tussen de verschillende lidstaten in kaart te brengen. De quota geven daarom meestal de situatie aan het begin van het jaar weer.

Een enigszins relativiserende opmerking is ook op zijn plaats ten aanzien van de beschrijving van de vigerende visserijpolitiek in de verschillende landen. De situatie in de visserij wordt gekenmerkt door een grote mate van dynamiek waarop het beleid flexibel probeert in te spelen. Dit betekent dat de regelgeving zeer vaak aangepast moet worden aan de nieuwe omstandigheden. De beschreven beleidsmaatregelen geven een zo gedetailleerd mogelijk inzicht in de situaties in 1990 en 1991. Als zodanig biedt deze beschrijving misschien veel denkstof over de verschillende oplossingen die in verschillende landen voor dezelfde problemen zijn ontwikkeld. Naarmate dit rapport ouder wordt zal echter de juistheid van de opgenomen details minder worden.

In de meeste gevallen is de nationale terminologie aangehouden wat betreft de classificatie van de vloot. Dit biedt het voordeel dat er gemakkelijker aansluiting kan worden gevonden bij de nationale publikaties. Aan de andere kant hoeft dezelfde naam

in verschillende landen niet hetzelfde te betekenen. Bij internationale vergelijkingen moet men daarom vooral naar de technische karakteristieken van de vloten kijken en minder naar de benaming. Tussen haakjes vindt men indicaties met betrekking tot bruto tonnage, motorvermogen of lengte. Het zal duidelijk zijn dat het slechts om een gemiddelde gaat. De grootte van de individuele schepen kan sterk uiteen lopen.

Vismeel en visolie zijn slechts expliciet aan de orde gesteld bij landen waar deze een relatief belangrijke rol spelen - Denemarken, Noorwegen en Duitsland. Bij de overige landen is dit aspect buiten beschouwing gebleven, omdat zij aangewezen zijn op invoer, die weinig concurreert met de nationale visserij ten behoeve van de menselijke consumptie.

Door de hereniging van de twee Duitse staten tijdens de voorbereiding van deze studie is een nieuwe eenheid ontstaan, waarvoor echter geen geaggregeerde gegevens bestaan. Bovendien is een geïntegreerde bespreking onmogelijk door de principiële verschillen in de historische ontwikkeling en het economische systeem. De twee landen worden daarom afzonderlijk besproken, waarbij de Bonderepubliek ook als Duitsland wordt aangeduid terwijl het vroegere Oost-Duitsland altijd als zodanig wordt genoemd.

Ten behoeve van de leesbaarheid zijn de getallen in de tekst verder afgerond dan die in de tabellen. De nominale en reële waarden zijn meestal uitgedrukt in de nationale valuta en gulden. Een verdere omrekening kan plaats vinden met behulp van de tabellen met wisselkoersen en inflatie in de bijlagen.

Het zal misschien opvallen dat de uitvoer van één EG-land naar een ander niet gelijk is de omgekeerde invoer vanuit het tweede land gezien. Dit komt onder meer doordat de aanlandingen in de buitenlandse havens wel als invoer maar niet als uitvoer worden geregistreerd. Bovendien zijn de uitvoerwaarden FOB en invoerwaarden CIF. Er kunnen eveneens wat statistische onnauwkeurigheden een rol spelen.

Er zijn twee versies van dit rapport voorbereid - een Nederlandse en een Engelstalige. Het belangrijkste verschil is dat in de eerste regelmatig een vergelijking met de Nederlandse situatie wordt getrokken zodat de relatieve concurrentiepositie duidelijker wordt. Daarnaast zijn de waarden in de Engelse versie in ECU uitgedrukt.

De beschikbare informatie met betrekking tot de naleving van de regelgeving en vervolging van overtredingen is per land erg verschillend. Dit aspect krijgt niet in alle landen evenveel aandacht. In sommige landen kunnen daarom de problemen op dit gebied in de werkelijkheid groter zijn dan wat uit de tekst kan worden opgemaakt.

2. Overzicht van de Atlantische visserij van de EG

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een globaal overzicht van de visserij van de negen Atlantische EG-landen gegeven. Daar het om een zeer geaggregeerde beschouwing gaat zijn ook de getallen sterk afgerond. Het directe verband met de hierna volgende hoofdstukken gaat hierdoor enigszins verloren, maar er moet nogmaals op gewezen worden dat in de meeste landen noch de aanvoer noch de vloot tot de laatste 1000 ton of 1000 brt bekend zijn.

2.2 Rol van de EG in de wereld

De Exclusieve Economische Zone van de EG behoort tot een van de rijkste visserijgebieden in de wereld. In de laatste jaren ligt de wereldproductie van vis, schaal- en schelpdieren boven 90 miljoen ton. Het aandeel van Europa hierbinnen is 13-15 procent, waarvan ongeveer de helft door de elf lidstaten van de EG wordt geproduceerd. Verreweg het grootste deel van de vangsten wordt gerealiseerd boven het Europese continentale plat in de Atlantische Oceaan. Met een jaarlijkse aanvoer van circa 6 miljoen ton behoort de EG tot de vijf belangrijkste visproducenten in de wereld.

De instelling van de 200 mijl zones in het begin van de jaren '70 heeft de toegang tot belangrijke visbestanden buiten de Europese wateren voor de EG-vloten in zeer sterke mate beperkt. Deze ontwikkeling werd gedeeltelijk opgevangen door het opzetten van joint-ventures en het aangaan van bilaterale visserij-akkoorden. Toch moest de basis van sommige visserijvloten structureel worden aangepast. Een sprekend voorbeeld is het verdwijnen van de Duitse en Engelse verre vloot. Een van de belangrijke gevolgen hiervan was de sterke daling van de aanvoer van kabeljauw.

In vergelijking met andere grote visproducenten is de EG relatief weinig afhankelijk van de mondiaal gezien belangrijkste vissoorten en bovendien is de samenstelling van de vangsten gevarieerder. Japan, Verenigde Staten en Sovjet Unie zijn voor circa

45-55 procent van hun aanvoer afhankelijk van drie soorten vis 1). In de EG vormden in 1987 de drie naar hoeveelheid belangrijkste soorten (kabeljauw, makreel en zandaal) slechts 29 procent van het totaal. Het EG aandeel in de vangst van kabeljauw en

Tabel 2.1 Produktie van vis in de wereld in 1987, (miljoen ton)

	Zeevis a)	Overige zee- produkten b)	Binnen- wateren	Totaal
EG van 12	6,0	0,9	0,1	7,0
- Atlantische kuststaten c)	5,3	0,9	0,1	6,3
Niet EG-landen				
- Noorwegen	1,8	-	0,1	1,9
- Zweden	0,2	-	-	0,2
- IJsland	1,6	-	-	1,6
- Polen	0,6	-	-	0,6
- Overige landen	1,0	-	0,3	1,3
Europa d)	11,2	0,9	0,5	12,6
Belangrijkste landen buiten Europa				
- Japan	10,7	0,9	0,2	11,8
- Sovjet Unie	9,9	0,3	1,0	11,2
- China	4,3	1,1	3,9	9,3
- USA	4,8	0,8	0,1	5,7
- Chili	4,7	0,1	0,0	4,8
- Peru	4,5	0,0	0,0	4,5
- Overige landen	24,9	1,4	6,5	32,8
Wereld	75,0	5,5	12,2	92,7

Bron : FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol.64.

a) Zeevis = vis en schaaldieren; b) Overige zeeprodukten = met name schelpdieren; c) Atlantische kuststaten = inclusief vangst van Spanje en Frankrijk in de Middellandse Zee en vangst in niet EG-wateren; d) Europa is exclusief USSR.

- 1) Voor Japan is dit Japanese pilchard (37 procent), Alaska pollack (11 procent) en Chub mackerel (6 procent); voor Sovjet Unie : Alaska pollack (30 procent), Chilean mackerel (7 procent) en Japanese pilchard (7 procent); voor USA : Alaska pollack (23 procent) en menhaden (21 procent). Chili en Peru zijn voor 80-90 procent afhankelijk van Chilean jack mackerel en South American pilchard.

haring (nummers 6 en 8 op de wereldranglijst in 1987) bedraagt slechts circa 25 procent.

De grootste producenten van vis binnen Europa zijn Noorwegen, Denemarken, IJsland en Spanje. De visserij in de eerste drie is echter in belangrijke mate gericht op kleine pelagische soorten ten behoeve van de vismeelindustrie. De produktie van Noorwegen is tussen 1977 en 1987 gehalveerd onder andere door de te intensieve bevissing van lodde, die in 1985 tot een algehele stop van deze visserij leidde. Aan de andere kant is de produktie van IJsland gegroeid doordat de buitenlandse schepen werden geweerd.

2.3 Aanvoer in de EG

In de EG-12 wordt jaarlijks rond 6 miljoen ton vis aangevoerd. De negen lidstaten met Atlantische kust produceren jaarlijks ongeveer 5,3-5,6 miljoen ton. Hiervan zijn echter circa 300.000 ton afkomstig uit de Middellandse Zee van Spanje en Frankrijk en van de Canarische Eilanden. Ongeveer 900.000 ton wordt aangevoerd uit de wateren van derde landen, vooral door Spanje, Portugal en Frankrijk. Dit betekent dat de Atlantische wateren van de EG jaarlijks 4,1-4,5 miljoen ton voortbrengen. Ongeveer 70 procent is bestemd voor de menselijke consumptie, terwijl Denemarken circa 1,2 miljoen ton jaarlijks tot vismeel verwerkt.

Tabel 2.2 Aanvoer in de EG, 1972-1987, (1000 ton) *)

Land	1972	1977	1982	1987
België	58	45	47	39
Denemarken	1392	1746	1832	1592
Duitsland	394	395	272	148
Frankrijk	646	558	557	587
Ierland	81	86	203	228
Nederland	228	200	372	333
Portugal	440	308	254	379
Spanje	1353	1348	1207	1149
Verenigd Koninkrijk	1029	927	862	865
Sub-totaal	5621	5613	5606	5319
Italië	425	427	541	554
Griekenland	96	106	105	135
Totaal EG	6142	6146	6252	6009

Bron : FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

*) Inclusief aanvoer uit niet-Atlantische gebieden; exclusief zoetwater en schelpdieren.

In het algemeen kan worden gesteld dat de aangevoerde hoeveelheid is gestegen in landen die zich op de produktie van pelagische soorten voor menselijke consumptie hebben toegelegd - Nederland en Ierland. De produktie is afgenomen in bijna alle andere landen, omdat ze belangrijke visgebieden hebben verloren.

Wat de ontwikkeling van aanvoer per vissoort betreft kunnen een aantal duidelijke ontwikkelingen worden onderscheiden. De aanvoer van de belangrijkste rondvissoorten (kabeljauw, schelvis, zwarte koolvis en wijting) is zeer sterk gedaald van bijna 1,9 miljoen ton in 1972 naar 0,9 miljoen ton in 1987. De slechte ontwikkeling van de stocks in de latere jaren heeft deze trend verder versterkt. Ook de aanvoer van de in Spanje belangrijke heek is gevoelig gedaald.

De aanvoer van vissoorten met een relatief lage prijs is daarentegen gestaag gegroeid. Dit geldt vooral voor makreel en horsmakreel. De visserij voor vismeel is overgeschakeld van de relatief schaars geworden haring naar zandaal en blauwe wijting, naast de traditionele kever.

Tabel 2.3 Totale aanvoer per vissoort van de 9 Atlantische EG-landen, 1972-1987, (1000 ton) *)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	1191	651	561	468
Schelvis	268	201	222	153
Zw. koolvis	260	246	124	136
Wijting	159	190	177	119
Schol	162	162	138	170
Makreel	131	346	509	461
Sprot	94	378	372	142
Haring	708	201	243	437
Horsmakreel	157	194	213	263
Blauwe wijting	26	70	118	137
Kever	282	272	343	220
Zandaal	339	707	607	639
Tonijnachtigen	150	193	222	345
Sardien	249	302	354	283
Inktvis	174	132	128	162
Heek	325	342	221	244
Overige soorten	946	1026	1053	940
Totaal	5621	5613	5606	5319

Bron : FAO Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

*) Exclusief aanvoer van Oost-Duitsland.

De aanvoer van een aantal waardevolle bodemsoorten is eveneens gegroeid - vooral zeeduivel en Noorse kreeft. Vangst van tong en schol is relatief constant gebleven. Er is wel een zeer

opvallende groei van de tonijnvangsten geweest van 150.000 ton in 1972 naar 345.000 ton in 1987. Een groot deel hiervan was afkomstig uit niet EG-wateren.

2.4 Vloot

De vissersvloot van de negen Atlantische EG-landen omvat bijna 60.000 schepen met in totaal 1,6 miljoen brt en 8,5 miljoen pk. Er zijn in totaal ruim 200.000 mensen aan boord werkzaam. Deze gegevens moeten enigszins genuanceerd worden daar een klein deel van dit geheel actief is in de Middellandse Zee en heeft dus weinig met de Atlantische visserij te maken. Bovendien kan worden verwacht dat de vroegere Oostduitse vloot grotendeels uit de vaart zal worden genomen zonder vervanging. Aan de andere kant echter worden in sommige landen geen vissersschepen geregistreerd die slechts seizoenmatig aan de visserij deelnemen.

Tussen de individuele landen onderling bestaan zeer grote verschillen voor wat de gemiddelde grootte van de schepen betreft. Portugal en Nederland vormen de uitersten met gemiddeld 12 brt en 24 pk in het eerste land en bijna 120 brt en 1100 pk in het tweede. De gemiddelde bemanning liggen tussen twee en vijf opvarenden per schip. Slechts het vroegere Oost-Duitsland maakt hierop een belangrijke uitzondering doordat de grote fabrieksschepen relatief belangrijk waren.

Aan deze vloot zou in feite nog de vloot van Noorwegen toegevoegd moeten worden met plm. 22.000 vaartuigen, 490.000 brt en 30.000 opvarenden.

Tabel 2.4 Globale omvang van de vloot en werkgelegenheid in de 9 Atlantische EG-landen

Land	Aantal	Brt (1000)	Pk (1000)	Bemanning (1000)
West-Duitsland	1000	50	183	2
Oost-Duitsland	800	79	126	7
België	200	26	105	1
Denemarken	3000	122	731	14
Ierland	2000	47	250	8
Verenigd Koninkrijk	10700	193	1546	23
Frankrijk	10400	213	1625	18
Spanje	17200	670	2680	85
Portugal (cont.)	13300	165	590	37
Nederland	600	80	540	3
Totaal	59200	1645	8476	198

Drie kwart van de vloot bestaat echter uit relatief kleine boten onder 10 m. Deze kleine kustvloot vertegenwoordigt waarschijnlijk rond 20 procent van de totale bruto tonnage terwijl haar aandeel in de totale aanvoer waarschijnlijk nog lager ligt. Een groot aantal van deze schepen is slechts seizoensmatig in de visserij actief, maar exacte cijfers hierover ontbreken. Dit betekent dat binnen de aangegeven werkgelegenheid aan boord enkele tienduizenden opvarenden eveneens slechts een deel van hun inkomen in de visserij verdienen. Het belang van de kleine kustvloot voor de economie van de meer afgelegen kustgebieden is waarschijnlijk groter dan uit de genoemde aandelen in vloot en aanvoer geconcludeerd zou kunnen worden. Aan de andere kant is onvoldoende duidelijk wat voor rol de artisanale visserij speelt vanuit het oogpunt van de instandhouding van visbestanden. Deze schepen hebben immers geen logboekverplichting zodat er weinig inzicht is in hun aanvoer, maar zij exploiteren gebieden die een kinderkamerfunctie vervullen.

Tabel 2.5 Samenstelling naar type vloot, (aantal)

Land	Kleine kust vloot	Vers-vloot		Verre vloot	Totaal (1000)
		----- trawl	overige		
Duitsland	1000	775	-	25	1,8
België	-	200	-	-	0,2
Denemarken	1300	1200	500	-	3,0
Ierland	1700	300	10	2	2,0
Verenigd Koninkrijk	7500	3000	46	2	10,5
Frankrijk	8000	1650	600	34	10,3
Spanje	13300	2000	1400	500	17,2
Portugal (continent)	11800	150	1250	100	13,3
Nederland	-	570	-	13	0,6
Totaal	44600	9845	3806	676	58,9

De meeste andere schepen, rond 13-14.000, voeren verse vis aan. Ongeveer 70 procent van de vers-vloot bestaat uit verschillende typen trawlers : hek-, zij-, spantrawlers zowel als boomkorschepen. De laatste groep is numeriek vrij klein maar met een relatief hoog aandeel in het motorvermogen. De overige schepen binnen de vers-vloot behoren tot zeer diverse categorieën - vanaf kleine boten met beug of staandwant in zuid Europa of het Verenigd Koninkrijk tot grote Schotse purse-seiners van meer dan 50 m. Een vloot van 1.000-1.500 vers-schepen is regelmatig actief in wateren buiten de EG, waarvan meer dan de helft voor de kust van Marokko en de rest voor de kust van andere landen van noord-west Afrika.

Ongeveer 600-700 schepen kunnen tot de verre vloot worden gerekend. Dankzij hun grootte en de vriesfaciliteiten aan boord kunnen deze schepen in principe overal ter wereld worden ingezet. De grootste groep zijn rond 500 vriestrawlers, waarvan de meesten op heek, kabeljauw en inktvis gericht zijn en een klein aantal op de kleine pelagische soorten. Verder zijn er een kleine 100 vries-purse-seiners, de Spaanse vloot van plm. 48 "bacaladeros" (gezouten kabeljauw) enkele grote longliners en traditionele Portugese schepen die met bodem-staandwant vissen. De meeste van deze schepen zijn afhankelijk van de toegang tot wateren buiten de EG.

2.5 Economische situatie

De nominale waarde van de visserijproductie in de negen Atlantische EG-landen is gegroeid van 5,2 miljard NLG in 1972 naar 10,6 miljard NLG in 1987. Ondanks de aanzienlijke verschuivingen in de samenstelling van de totale aanvoer, blijkt de totale reële waarde echter vrij constant tussen 10 en 11 miljard NLG te liggen.

Tabel 2.6 Nominale waarde van de aanvoer, 1972-1987, (miljoen NLG)

Land	1972	1977	1982	1987
België	81	108	138	190
Denemarken	457	843	979	1005
Duitsland a)	334	455	396	258
Frankrijk	939	1332	1590	1948
Ierland	58	96	196	242
Nederland	315	424	742	905
Portugal	338	451	573	792
Spanje	1751	2817	3688	3786
Verenigd Koninkrijk	908	1096	1243	1450
Totaal	5182	7621	9544	10577
Reële waarde b)	11026	10734	10154	10577

a) Exclusief Oost-Duitsland, circa 220 miljoen NLG in 1987; b) Reële waarde is in prijzen van 1987.

De ontwikkeling is echter in verschillende landen nogal uiteenlopend geweest. In reële waarde hebben slechts de kleine landen een verbetering kunnen realiseren - België, Ierland en Nederland. De grootste achteruitgang was in Duitsland - een daling van

60 procent tussen 1977 en 1987. Ook de reële aanvoerwaarde van de Spaanse en de Deense visserij is gedaald met plm. 20 procent. De aanvoerwaarde van het Verenigd Koninkrijk, Portugal en Frankrijk was in 1982 relatief laag maar had zich in 1987 weer hersteld. In het geval van de laatste twee landen tot en zelfs boven het niveau van 1977. In het geval van het Verenigd Koninkrijk bleef de reële aanvoerwaarde in 1987 ruim 20 procent onder het niveau van 1977.

Voor de jaren na 1987 zijn de aanvoerwaarden niet voor alle landen beschikbaar. De algemene indruk is echter dat het niveau van 1987 ongeveer gehandhaafd bleef. Ofschoon dit niet voor alle vlootsegmenten geldt, heeft deze stelling een zeer belangrijke consequentie voor de algemene economische situatie van de visserijsector. In een periode van relatief hoge olieprijsen, tussen 1973 en 1987, waren de exploitatieresultaten blijkbaar voldoende om de vloten aanzienlijk uit te breiden, al dan niet met overheidssteun. Na 1987 heeft zich een zeer aanzienlijke daling van de brandstofprijs voorgedaan, in sommige gevallen met meer dan 50 procent. Hierdoor moeten de resultaten aanzienlijk zijn verbeterd.

De resultaten van de kleine kustvloot zijn het moeilijkst te beoordelen. Uit de gegevens van de verschillende individuele landen zou volgen dat de verdiensten in deze sector zeer laag zijn. Het is echter duidelijk dat de economie van deze vloot veelal buiten de statistische en fiscale waarneming zal vallen. Uit de belangstelling voor de nieuwbouw en modernisering van kleine schepen kan worden geconcludeerd dat de resultaten redelijk goed zijn.

De vers-vloot wordt geconfronteerd met belangrijke aanvoerbependingen door de EG-quoteringspolitiek. De algemene marktontwikkelingen, waarbij de consument voor de versheid en de kwaliteit goed wil betalen, hebben de prijzen voor verse witvis veelal sneller doen stijgen dan de inflatie. De sterke daling van de aanvoer van rondvis is deels goedge maakt door exploitatie van andere bodemsoorten. De vangsttechnologie is geoptimaliseerd, waarbij een trend waarneembaar is van een overschakeling van grotere schepen van 30/33 m naar schepen van rond 25 m. Hierdoor kan met kleinere bemanningen worden gevaren en een betere kwaliteit vis worden aangevoerd. Een uitzondering op deze technologische trend is de succesvolle ontwikkeling van de boomkorvisserij op de Noordzee.

In het algemeen kan worden gesteld dat de schepen die voor een groot deel van hun besomming van kabeljauw of schelvis afhankelijk zijn, vooral in het Verenigd Koninkrijk en Denemarken, de slechtste resultaten boeken. Hun produktiviteit is waarschijnlijk gevoelig gedaald door de slechte situatie van de stocks en de groei van de prijzen wordt tegelijk gedrukt door het mondiale karakter van de markt voor deze soorten. Het relatief kleine aantal schepen die in het Verenigd Koninkrijk door de 8-dagen rege-

ling in 1991 werd getroffen laat zien dat de afhankelijkheid van kabeljauw in feite beperkt is geworden.

Aan de andere kant lijken de kleine vers-trawlers, die op andere soorten gericht zijn, goede resultaten te behalen. Dit mede dankzij de aanzienlijke investeringssubsidies waarmee deze schepen werden gebouwd. Daarnaast liggen de goede prijsontwikkeling, de verhoogde efficiency en de flexibiliteit ten aanzien van de visgronden hieraan ten grondslag.

Een van de economisch meest succesvolle visserijen is waarschijnlijk de boomkor op de Noordzee. In tegenstelling tot andere activiteiten is deze visserij zeer gespecialiseerd. Investerings in grotere vaartuigen (tot 35-40 m) blijken technologisch en economisch verantwoord te zijn. De ontwikkelingen in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en België hebben dit bewezen. Hierbij moet worden benadrukt dat de investeringen in deze visserij gemiddeld veel minder overheidssteun hebben ontvangen dan de bovengenoemde vers-vloot. De biologische situatie van de stock van schol is relatief stabiel en die van tong is tussen 1988 en 1991 sterk verbeterd.

Een algemene uitspraak over de overige vers-vloten, die van kleine pelagische soorten afhankelijk zijn, is moeilijker. De Schotse purse-seine vloot is in belangrijke mate afhankelijk van de Oosteuropese klondykers. De ontwikkelingen in Oost-Europa en eventuele ontwikkeling van nieuwe verwerkende industrieën voor deze soorten in Schotland zullen van invloed zijn op de toekomst van deze vloot. De situatie van de Deense vismeel-vloot is afhankelijk van de ontwikkelingen op de wereldmarkt en vooral in Zuid Amerika. De hernieuwde visserij op lodde in Noorwegen zal de concurrentie verhevig.

Een factor van belang voor de meeste vers-schepen is dat ze worden geëxploiteerd door familiebedrijven. Bovendien behoren de jaarlijks sterk wisselende resultaten tot de geaccepteerde realiteit van de bedrijfsvoering. Visserij is in deze sector niet alleen een bron van inkomsten maar ook een levensstijl. Dit betekent dat de eventueel van overheidswege opgelegde beperkingen niet snel tot een verkleining van de vloot zullen leiden.

De situatie van de verre vloot is relatief ondoorzichtig. De schepen worden vaak in rederijverband of door grote geïntegreerde bedrijven geëxploiteerd. Het algemene probleem van deze vloot is de toegang tot visgronden buiten de EG-wateren. Ondanks de zeer ernstige problemen waarmee men soms te maken krijgt (Namibië) blijken de meeste schepen na een relatief korte stilligperiode opnieuw te kunnen gaan varen binnen andere akkoorden, onder een privé licentie of in een joint-venture. De economische kracht van de bedrijven, hun relatie met hun banken en hun behoefte aan grondstof voor de gelieerde verwerkende industrie maken dat de verre vloot lang in de vaart gehouden kan worden en dat men op eigen kracht internationaal naar nieuwe visserijmogelijkheden kan zoeken.

De historische ervaring laat zien dat belangrijke verre vlo-
ten die op de Noordatlantische Oceaan gericht waren, vooral die
van het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, vrijwel volledig zijn
verdwenen. Ook de Noordatlantische vlo-ten, vooral van Spanje en
Portugal, lijken onder de beperkingen van het NAFO regime te lij-
den. De overvlagging van deze schepen naar een land zonder NAFO
verplichtingen biedt voor de individuele bedrijven een tijdelijke
uitkomst. Vanuit het oogpunt van stock-management ligt hier een
zeer ernstig internationaal juridisch probleem.

De resultaten van de verre schepen die meer op de zuidelijke
zeeën gericht zijn lijken voorlopig wat beter, ondanks het feit
dat men te maken heeft met de concurrentie van de internationale
markt. Het is echter duidelijk dat als op lange termijn de ver-
schillende kuststaten zullen besluiten hun eigen visserij te ont-
wikkelen er weinig mogelijkheden meer zullen zijn voor de exploi-
tatie van een verre vloot onder de vlag van een van de EG-lidsta-
ten.

2.6 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

De vraag naar vis wordt in het kader van deze studie slechts
zijdelings behandeld om globaal aan te geven welke factoren van
belang zijn voor de prijsvorming van de eigen aanvoer van verse
vis.

2.6.1 Consumptie

De consumptieniveaus per hoofd liggen sterk uiteen, tussen
plm. 15-20 kg in de Noordepese landen tot 60-70 kg in Portu-
gal. De kustgebieden kennen veelal een hogere visconsumptie dan
het binnenland. Overigens blijkt in veel landen dat de schatting
van de consumptie van vis per hoofd nogal wat problemen oplevert
en met grote marges wordt gehanteerd. Dit komt enerzijds door
gebrek aan gegevens en anderzijds door de niet altijd eenduidige
omrekeningsfactoren van produkt naar levend gewicht.

2.6.2 Verwerking

Afgezien van de relatief eenvoudige bewerkingen van verse
vis die vervolgens voor de vers-markt bestemd is, kunnen in de
Europese verwerkende industrie een aantal grote segmenten worden
onderscheiden.

De diepvriesindustrie, die vooral produkten maakt op basis
van rondvis, is in toenemende mate afhankelijk van ingevoerde
grondstoffen uit niet EG-landen. Deze bedrijven bevinden zich
vooral in Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland. De
prijs die deze industrie kan betalen voor verse aanvoer in de EG-
havens kan meestal niet concurreren met de prijs die door de
vers-handel wordt betaald. De verse aanvoer ten behoeve van deze

industrie uit Noorwegen en IJsland heeft wel een drukkend effect op het prijsniveau van de betrokken afslagen.

De verwerking van platvis, vooral in Nederland en het Verenigd Koninkrijk, vormt een belangrijke afzet voor de boomkorf-vloot. In het eerste land is de produktie vooral voor de binnenlandse markt bestemd en in het tweede voor export. De verwerking van haring tot semi-conserven in Denemarken, Duitsland en Nederland leunt wel op de vangsten in de EG-wateren.

De diepvriesindustrie in zuid Europa opereert veelal een eigen verre vloot of is daarmee nauw gelieerd. Tot de voornaamste produkten behoren heek en inktvis.

Binnen de conservenindustrie, die vooral in Frankrijk, Spanje en Portugal is gevestigd, moet onderscheid worden gemaakt tussen sardien en tonijn. Sardien wordt vrijwel altijd van de nationale vloot gekocht. Tonijn wordt geleverd door de schepen die de bedrijven zelf exploiteren, maar ook in toenemende mate ingevoerd.

Uit het bovenstaande overzicht volgt dat er slechts in enkele specifieke visserijen sprake is van nauwe banden tussen de vloot en de verwerkende industrie - haring, platvis, sardien en in mindere mate kabeljauw en tonijn. Voor de overige vloten is de versmarkt bepalend voor de prijsvorming.

2.6.3 Buitenlandse handel

In tegenstelling tot de rest van de tekst wordt in dit onderdeel over de buitenlandse handel van de EG-12 gesproken. De relatie met de behandelde vloten kan daarom niet direct worden gelegd, maar de EG-markt moet als een geheel worden gezien, te meer vanaf 1992.

De EG-12 heeft in 1990 voor in totaal 26 miljard NLG aan vis en visprodukten ingevoerd, inclusief de intra EG-handel. Ongeveer 55 procent van de invoer van EG-12 is afkomstig van landen buiten de EG. Aan de andere kant gaat slechts 13 procent van de uitvoer buiten de grenzen van de EG. Met inbegrip van de aanvoerwaarde

Tabel 2.7 Invoer en uitvoer van de EG-12, 1986-1990, (miljoen NLG) *)

	Invoer		Uitvoer	
	1986	1990	1986	1990
Totaal	17250	26005	10050	13380
Niet-EG	9612	14787	2595	1784

Bron: Eurostat.

*) Met betrekking tot inconsistentie van invoer en uitvoer waarden binnen de EG zie paragraaf 1.2.

van Italië en Griekenland zou de totale aanvoer van de EG-12 opplm. 13 miljard NLG geraamd kunnen worden. De waarde van de invoer van buiten de EG is dus groter dan de waarde van de eigen aanvoer. Bovendien is de invoer tussen 1986 en 1990 sneller gegroeid dan de uitvoer, wat nog sterker geldt voor de uitvoer naar landen buiten de EG.

De belangrijkste verhandelde vissoorten zijn kabeljauw, zalm, garnalen en inktvis. Deze vier soorten vertegenwoordigden in 1990 46 procent van de totale invoerwaarde en 36 procent van de totale uitvoerwaarde. Het aandeel van deze soorten in de invoer van EG-12 uit derde landen bedroeg echter 58 procent.

Meer dan de helft van de EG-invoer uit de hele wereld (inclusief intra EG-handel) is bestemd voor Frankrijk (20 procent), Italië (17 procent) en Spanje (16 procent). Aan de andere kant is 45 procent van de uitvoerwaarde afkomstig uit twee landen - Denemarken (28 procent) en Nederland (17 procent).

De belangrijkste landen van herkomst buiten de EG zijn Noorwegen en IJsland met aandelen van 16 en 11 procent binnen de groep van niet EG-landen. 40 procent van de uitvoer van EG naar buiten is bestemd voor Japan, Zwitserland en de Verenigde Staten.

Indien bij de totstandkoming van de EG-markt in 1992 de intra EG-handel niet meer in beschouwing zou worden genomen, zou de handelsbalans voor vis en visprodukten aanzienlijk wijzigen. In 1990 was de totale waarde van de invoer ongeveer twee maal zo groot als die van de uitvoer. In de handel met niet EG-landen bedroeg de verhouding echter meer dan 5. Voor de individuele EG-lidstaten zou dit betekenen dat het saldo van de handelsbalans van de grote importeurs zou verbeteren en dat van de netto exporteurs zou verslechteren. Dit geldt vooral voor Denemarken waar, op basis van 1990, een overschot van 1,8 miljard NLG zou omslaan in een tekort van 1 miljard NLG.

2.7 Visserijbeleid

2.7.1 Beheersing van aanvoer

De pijler van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid is het TAC en quota systeem. De belangrijkste voordelen van dit systeem zijn de eenvoud en de ondubbelzinnige verdeling van een groot deel van de beschikbare visbestanden. Van de totale aanvoer door de negen Atlantische EG-landen van 5,3 miljoen ton in 1987 viel 3,2 miljoen ton onder de quota binnen de EG-wateren en 0,4 miljoen ton onder andere regelingen in het Noordatlantische gebied (NAFO, Noorwegen, enz.). Een relatief beperkte hoeveelheid (plm. 300.000 t) werd aangevoerd in de Middellandse Zee en op de Canarische Eilanden. Een onbekende hoeveelheid kon worden gevangen binnen de akkoorden met derde landen. Per saldo kan worden geschat dat ongeveer 20-25 procent van de totale aanvoer onder geen enkele quotering viel. De visserijvloeden van verschillende landen

zijn in verschillende mate afhankelijk van de gequoteerde soorten. In het algemeen kan worden gesteld dat de produktie van de noordelijke landen een relatief hoger aandeel van de gequoteerde soorten kent dan die van de zuidelijke.

De TAC's worden vastgesteld op grond van biologische adviezen, die erop gericht zijn de vangsten op lange termijn te handhaven of te verbeteren. Dit beleid wordt niet alleen gevoerd om de economische levensvatbaarheid van de visserijsector op termijn te verzekeren, maar evenzeer om de consument van voldoende hoeveelheden vis te voorzien. In het licht van een vrij groot tekort aan vis op de EG-markt moet dit argument vrij zwaar worden opgevat.

Vrijwel alle landen zijn in principe voorstander van de handhaving van het TAC en quota systeem. Spanje en Portugal nemen hier een wat aparte positie in. Na hun toetreding tot de EG hebben deze twee landen een aantal belangrijke visserijgebieden verloren (Portugal bij Canada en Noorwegen en Spanje de eigen bilaterale akkoorden) en zijn daarvoor in hun visie binnen de EG-watertoren niet gecompenseerd. De vraag is wel of zij op eigen kracht de toegang tot deze gebieden konden behouden.

Met de voortschrijdende integratie van de EG is het onduidelijk hoe een systeem van nationale quota op langere termijn gehandhaafd kan blijven. Een gedetailleerde en betrouwbare controle op aanvoer is echter al op nationaal niveau vrij moeilijk uitvoerbaar zodat verwacht kan worden dat een EG-breed controlesysteem met een groot aantal problemen te kampen zou krijgen.

In de meeste landen verloopt de controle op aanvoer via steekproefgewijze controle op de juiste invulling van de logboeken. De logboekgegevens worden in sommige gevallen bovendien afgezet tegen de informatie die de overheid van de afslagen of handel krijgt. Het is echter duidelijk dat indien de individuele schepen enige reden hebben de regelgeving te ontduiken, de kans dat dit ontdekt wordt vrij klein is. De voornaamste problemen waarmee men in dit verband te maken heeft zijn:

1. Onjuiste invulling van de hoeveelheden. De logboekregeling laat een marge van 20 procent toe, zonder dat van een overtreding sprake is. Dit betekent potentieel een extra aanvoer van 600.000 ton vis.
2. Onjuiste opgave van de gebieden. Het is vrijwel niet te controleren waar vis is gevangen en de overtredingen zijn moeilijk te vervolgen. Om dit probleem op te vangen heeft men in Denemarken in de wetgeving opgenomen dat indien een schip in een gebied wordt aangetroffen waar men geen rechten heeft, de schipper moet bewijzen dat de vangst niet uit dat gebied komt - omgekeerde bewijslast.
3. Het grote aantal van de te controleren schepen, de veelheid van potentiële aanvoerhavens en de onregelmatige lostijden maken een afdoende controle vrijwel onmogelijk.

In de hoop aanvoer beter binnen de quota te houden heeft men in een aantal landen een systeem van individuele vangstrechten ingevoerd. Deze systemen variëren van zeer globale jaarlijks vastgestelde hoeveelheden die aan grote groepen worden toegekend tot vaste individuele aandelen in het nationale quotum die binnen de vloot verhandeld kunnen worden. De ervaringen met deze systemen verdienen nog een nadere evaluatie. In het algemeen kan worden gesteld dat de individueel toegekende rechten de visserman direct confronteren met de TAC beslissingen op hoog niveau. Dit biedt de mogelijkheid om de activiteiten van een jaar te plannen, maar tegelijk wordt de eventuele noodzaak tot een structurele onderschatting van eigen aanvoer expliciet duidelijk. Indien de vloot slechts aan de totale quota wordt gehouden, is de individuele noodzaak tot een te lage opgave minder duidelijk aanwezig, maar aan de andere kant zullen de individuele bedrijven zo snel mogelijk zo veel mogelijk vis proberen binnen te halen voordat de visserij wordt gesloten.

Een belangrijk gevolg van het quota-systeem is de groeiende rigiditeit van de vloot. De individuele schepen worden steeds meer in bepaalde visserijen (gebieden, soorten of technieken) "ondergebracht" en krijgen niet meer de mogelijkheid over te schakelen op een andere activiteit.

2.7.2 Beheersing van visserijinzet

Doordat de aanvoer moeilijk effectief te controleren is, hebben de meeste landen beperkingen aan de toetreding tot de sector opgelegd en in sommige gevallen is ook de uittreding actief gestimuleerd.

Er zijn verschillende systemen van licenties. Sommige licenties zijn algemeen en geven het recht een vissersschip in de vaart te brengen of te houden. Welke visserij het schip mag uitoefenen wordt vervolgens via de vangstrechten geregeld. Andere licenties geven het recht aan een specifieke visserij deel te nemen. Het grootste belang van de licenties is dat de overheid een greep krijgt op de omvang van de totale vloot en soms ook op dat van bepaalde onderdelen ervan.

De licenties worden echter in verschillende landen zeer verschillend gehanteerd. In het Verenigd Koninkrijk waren ze lang specifiek per lengte-groep en binnen de groep kon men vrij een groter vaartuig bouwen. Overschakeling naar een kleinere groep was wel mogelijk, maar ging gepaard met verlies aan vangstmogelijkheden. In 1990 is men overgeschakeld op een systeem van verhandelbare capaciteitslicenties uitgedrukt in motorvermogen en bruto tonnage. Aggregatie van licenties werd toegestaan. Bij vervanging van een schip moet men 10 procent van de licentie inleveren. Ook in Frankrijk is van een dergelijke reductieverplichting sprake, maar zolang men daar niet tot investeringen overgaat heeft men niet met licenties te maken. In Spanje zijn de licenties veelal specifiek voor een bepaalde visserij, maar niet voor

de grootte van een schip. Portugal kent algemene en specifieke visvergunningen. In deze twee landen heeft de overheid vergaande macht om vergroting van de capaciteit te voorkomen door ad hoc beslissingen ten aanzien van het toekennen van nieuwe licenties bij eventuele investeringen. Nederland kent waarschijnlijk een van de meest flexibele systemen, waarin de licenties, uitgedrukt in pk's, volledig deelbaar zijn en waar bij nieuwbouw geen verplichting is tot een reductie van de capaciteit.

Een sluitend licentiesysteem is een absolute voorwaarde voor een structurele beheersing van de visserijinzet. Er doen zich echter verschillende problemen voor:

1. Een licentie biedt toegang tot de visserij. Dit betekent dat zelfs een oud schip een betrekkelijk hoge marktwaarde behoudt.
2. De voorwaarden voor de registratie van een vissersschip zijn in de verschillende landen verschillend. Het Verenigd Koninkrijk blijkt begin 1991 over een veel grotere vissersvloot te beschikken dan enkele jaren eerder, ten tijde van de invoering van de licenties. Aan de andere kant stellen sommige landen, onder andere Denemarken, strengere voorwaarden ten aanzien van de minimumactiviteit. Hierdoor konden ongeveer 3.000 kleine kustboten in Denemarken van het visserijregister worden afgevoerd.
3. Het probleem van de licenties die uitgedrukt zijn in pk's of brt's is dat deze groottes moeilijk objectief te meten zijn.

Binnen de Meerjarige oriëntatieprogramma's werden verschillende landen verplicht de omvang van hun vloot aanzienlijk te beperken. De meeste landen hebben aan hun doelstelling formeel voldaan. Een snelle fysieke verkleining van de vloot is echter vrij moeilijk, te meer in een situatie waarin de economische resultaten van de individuele bedrijven een bedrijfsbeëindiging niet noodzakelijk maken. De ingestelde saneringsregeling concurreert in principe met de vrije marktprijs voor de voortzetting van de visserij, met andere woorden prijs van het schip met rechten of de verwachte toekomstige inkomsten. De ervaring van Nederland op dit gebied laat zien dat sanering slechts langzaam effect heeft en dan alleen in een situatie waar de bedrijven geen economische toekomst meer hebben. De EG-saneringsregeling wordt in veel landen opgevat als een subsidie op het uit de vaart nemen van verouderde vaartuigen. Het gemiddelde technologische niveau van de vloot kan op deze wijze worden verbeterd.

2.7.3 Steun aan de sector

Tussen 1987 en 1990 heeft FEOGA aan de visserijsector waarschijnlijk een kleine 150-200 miljoen ECU aan subsidies ten behoeve van nieuwbouw en modernisering uitgekeerd. Een vergelijkbaar bedrag is dan ook waarschijnlijk door de nationale overheden ter beschikking gesteld. Dit zou betekenen dat de sector jaar-

lijks gemiddeld een investeringssubsidie kreeg ter hoogte van plm. 6-8 procent van de bruto opbrengst. Daarnaast profiteerde de visserijvloot in sommige landen van subsidies op experimentele visserij, gunstige kredietvoorwaarden van gespecialiseerde instellingen en van niet visserij-specifieke investeringssteun. De totale steun voor individuele investeringen varieerde per land tussen 15 en 50 procent van het investeringsbedrag. Deze steun is moeilijk te rijmen met de doelstelling van de inkrimping van het aantal schepen.

3. Duitsland

3.1 West-Duitsland

3.1.1 Historische ontwikkeling

Dit hoofdstuk behandelt West en Oost-Duitsland in twee aparte onderdelen. Integratie van de twee was niet mogelijk doordat de tekst tijdens de hereniging werd voorbereid. Een gemeenschappelijke behandeling is evenmin wenselijk doordat de structuur en de marktgevoeligheid volledig verschillend zijn; bijvoorbeeld de aanvoerwaarde of de economische kracht van de Oostduitse sector vragen om een andere benadering.

De Duitse visserijsector is in de afgelopen tien tot vijftien jaar met plm. 60 procent ingekrompen. De aanvoer is gedaald van 380-400.000 ton naar 150.000 ton en de omvang van de vloot van 160.000 brt naar ongeveer 48.000 brt.

3.1.1.1 Aanvoer

Tot de tweede helft van de jaren '70 had Duitsland een belangrijke verre visserij in de Noordatlantische Oceaan, die ge-

Tabel 3.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Duitse vloot, 1972-1989, (1000 t)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	148	92	79	45	40
Schelvis	6	10	6	4	0
Zw. koolvis	69	61	21	29	15
Schol	5	6	4	2	1
Makreel	1	6	12	16	19
Sprot	2	12	2	0	1
Haring	54	8	18	14	37
Garnalen	25	18	20	17	13
Roodbaars	61	89	60	14	6
Overige	25	93	52	6	13
Totaal	394	395	272	148	146

Bronnen: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64;
BELF 1989/90.

richt was op kabeljauw, koolvis en roodbaars. Deze drie soorten maakten in 1972 70 procent van de totale vangsten van plm. 390.000 ton uit. De instelling van de 200 mijl zones heeft de Duitse aanvoer van deze drie soorten dan ook in zeer belangrijke mate beperkt. Alleen al de vangsten van kabeljauw zijn met 100.000 ton gedaald en een relatief even sterke achteruitgang heeft zich voorgedaan bij zwarte koolvis en roodbaars. De haringvangsten zijn al eerder gedaald door het verdwijnen van de loggervloot. Makreel was de enige vissoort waarvan de vangsten in de beschouwde periode aanzienlijk zijn gestegen.

De reële prijzen van de belangrijke vissoorten zijn in de afgelopen twintig jaar betrekkelijk constant gebleven. De reële waarde van de aanvoer is, als gevolg van de verminderde vangsten, dan ook gedaald van 813 miljoen NLG in 1967 naar 621 miljoen NLG in 1977 en 275 miljoen NLG in 1987/88 (in prijzen van 1987).

3.1.1.2 Vloot

De inkrimping van de Duitse vissersvloot was al voor 1970 begonnen door de introductie van grotere schepen met een hogere produktiviteit. Tussen 1967 en 1977 daalde het aantal trawlers met 60 eenheden, terwijl tegelijkertijd hun gemiddelde bruto tonnage met 80 procent toenam. Een soortgelijke ontwikkeling heeft zich ook binnen de kottervloot voorgedaan. In de daarop volgende tien jaar is de grootte van de individuele vaartuigen niet veel meer gegroeid maar hun aantal, vooral van de trawlers, is verder gedaald als gevolg van de verminderde vangstmogelijkheden.

Tabel 3.2 Structuur van de Duitse vloot, 1967-1987, (per 31.12)
(*)

	1967	1972	1977	1982	1987
Aantal schepen					
- trawlers	143	80	66	29	13
- kotters	1028	864	663	625	612
Bruto tonnage (1000 brt)					
- trawlers	132	111	111	63	23
- kotters	29	30	27	23	24

Bron: BKLF 1967/68-1987/88.

*) De loggervloot en de kustvloot zijn buiten beschouwing gebleven (in 1967 waren er 58 loggers in de vaart en 665 gemotoriseerde kustvissers); Alleen de actieve vloot is opgenomen.

3.1.2 Huidige structuur van de aanvoersector

3.1.2.1 Vloot en aanvoer

De Duitse vissersvloot bestond eind 1989 uit ongeveer 11 trawlers en 560 kotters. Ongeveer 400 andere vaartuigen zijn wel als vissersschepen geregistreerd, maar kunnen nauwelijks tot de professionele visserij worden gerekend.

Binnen de Westduitse kottervloot kunnen drie onderdelen worden onderscheiden. Kotters die op haring en kabeljauw vissen in de Oostzee en de grotere Noordzeekotter die op kabeljauw vissen en de kleinere die van de garnalen afhankelijk zijn. Daarnaast waren er in 1990 ongeveer 11 gecharterde schepen tijdelijk onder de Duitse vlag.

Ook binnen de trawlervloot (schepen boven 400 brt) kan een aantal segmenten worden onderscheiden. Er zijn negen relatief moderne vries- respectievelijk fabrieksschepen en 5 vers-trawlers. Een aantal kleinere verse vis trawlers is statistisch binnen de kottervloot verwerkt (tabel 3.3). Aanvoerstatistiek over de verre vloot heeft betrekking op deze 17 schepen.

Tabel 3.3 Structuur van de Duitse vloot in 1989, (per 31.12)

Type	Aantal	Pk	Brt
Trawlers			
- pelagische	1	5200	4500
- overige verre vloot	10	35000	20600
Kotters			
- 24-33 m	35	26200	6600
- tot 24 m	524	107400	16300
Totaal	570	173800	48000

Bron: BELF 1989/90.

In 1989 heeft de hele vloot rond 146.000 ton vis gevangen, waarvan ongeveer twee derde door de trawlers en een derde door de kotters. Het aandeel van de trawlers is gestegen in vergelijking met de voorgaande jaren dankzij een grotere aanvoer van haring en makreel.

De kotters zijn uitsluitend actief in de kustwateren van de Noordzee en de Oostzee en voeren verse vis aan. Op de Noordzee werd in 1989 20.000 ton vis (waarvan 7.400 ton kabeljauw) en 13.000 ton garnalen gevangen. In de Oostzee werd bijna 14.400 t aangevoerd waarvan 7.600 t kabeljauw en 5.300 t haring (BELF 1989/90).

De vriestrawlers zijn in principe actief over de hele Noord-atlantische Oceaan, waarbij veelal tijdens een visreis verschillende vangstgebieden worden aangedaan. In 1989 hadden zij 84.600 t vis gevangen ter waarde van bijna 90 miljoen NLG. De vriestrawlers zijn vooral actief op de Noordzee, in de Noorse zone en ten westen van Ierland. Hun produktie was in 1989 14.000 t respectievelijk 28 miljoen NLG. De belangrijkste soorten die door de trawlers werden aangevoerd waren haring (31.300 t), kabeljauw (25.400 t), koolvis (5.100 t) en roodbaars (6.300 t). Ongeveer 85 procent van de totale vangst wordt aan boord diepgevroren, waarbij rondvis veelal tot filets wordt verwerkt.

De Duitse vloot benut bepaalde vangstrechten bij lange na niet. Hierbij moet wel worden aangetekend dat de benutting in sterke mate varieert per visserijzone en vissoort.

De aanvoersector geeft werk aan ongeveer 1.900 mensen.

3.1.2.2 Regionale spreiding

De aanvoer van de kottervloot vindt plaats in ongeveer dertig havens langs de Noordzeekust en twaalf havens aan de Oostzee. Echter in meer dan de helft van deze havens komt de waarde van de aanvoer nauwelijks boven 1 miljoen NLG per jaar.

De waarde van de aanvoer van zeevis uit de Oostzee bedroeg in 1989 21,3 miljoen NLG. Deze visserij is sterk afhankelijk van kabeljauw en haring die 75 respectievelijk 13 procent van de totale waarde vertegenwoordigden. De Oostzeevloot bestond eind van dat jaar uit drie grotere kotters (24-33 m, gemiddeld 530 pk) en 204 kleinere schepen met vermogens tussen 75 en 300 pk. Bovendien is er een groot aantal kleine vaartuigen van minder dan 10 m en 75 pk waarvan aangenomen kan worden dat zij seizoenmatig aan de visserij deelnemen.

De kottervloot langs de Noordzeekust bestond in 1990 uit gemiddeld grotere vaartuigen. De 32 schepen van 24-33 m hebben een gemiddeld vermogen van 800 pk en de 320 kleinere kotters van 240 pk. Hiervan waren ongeveer 220 kotters uitsluitend op de garnalen gericht, 70 op vis en ongeveer 30 op beide soorten. De waarde van de aanvoer uit de Noordzee was bijna 120 miljoen NLG. Ongeveer de helft hiervan bestond uit garnalen. Daarnaast is er voor plm. 30 miljoen NLG aan kabeljauw aangevoerd. Iets minder dan de helft van de totale waarde wordt aangevoerd in drie havens - Bremerhaven, Cuxhaven en Busum.

De trawlers voeren in Bremerhaven (53.000 t, 38,5 miljoen NLG) en Cuxhaven (45.000 t, 79,4 miljoen NLG) aan (SB 1990).

Tabel 3.4 Regionale spreiding van aanvoer door de kotters, 1989
a)

	Noordzee			Oostzee	Totaal
	Nieder- sachsen	Bremen	Schl.- Holst. b)	Schl.- Holst. b)	
Waarde (mln. NLG)					
- Kabeljauw	17,2	9,0	2,7	15,9	44,8
- Haring	-	-	-	2,8	2,8
- Garnalen	25,1	-	32,1	-	57,3
- Zw. koolvis	7,2	6,1	-	-	13,3
- Overige	14,7	2,3	2,2	2,6	21,8
Totale waarde	64,2	17,4	37,1	21,3	140,0
Hoeveelheid (tonnen)					
- Kabeljauw	5709	2968	827	6024	15528
- Haring	-	-	-	4272	4272
- Garnalen	3948	-	4946	-	8894
- Zw. koolvis	3810	3513	-	-	7323
- Overige	5207	723	278	1867	8075
Totale hoeveelheid	18674	7204	6051	12163	44092

Bron: Das Fischerblatt 1990:36 en 45.

a) Exclusief schelpdieren, aal, zalm en forel; b) Vloot van Schleswig-Holstein heeft bovendien 9.100 ton te waarde van 26,7 miljoen NLG in het buitenland aangevoerd en 1.670 t te waarde van 4,9 miljoen NLG buiten Schl.-Holstein in andere Duitse havens.

3.1.3 De economische kracht van de Duitse aanvoersector

De totale opbrengst van de Duitse visserij lag tussen 1986 en 1988 op ongeveer 270 miljoen NLG. In 1989 steeg de aanvoerwaarde met 14 procent tot boven 300 miljoen NLG. Hiervan kwam in 1989 rond 55 procent voor de rekening van de kottervisserij en de rest voor de grote zeevisserij.

De aanvoer- en besommingsgegevens die in dit hoofdstuk aan de orde komen kunnen niet direct worden gerelateerd aan de vlootgegevens uit hoofdstukken 3.2 en 3.3. In dit hoofdstuk omvat de trawlvloot vijftien Duitse vaartuigen groter dan 400 brt en twee gecharterde pelagische trawlers. Deze trawlvloot is daarom groter dan de eerder genoemde verre vloot.

Tabel 3.5 Waarde van de aanvoer, 1987-1989, (miljoen NLG) *)

	1987	1988	1989
Aanvoer in het binnenland			
- Kottervloot	113	113	128
- Trawlervloot	130	108	118
Aanvoer in buitenland	30	47	61
Totaal	274	269	307

Bronnen: SB, BELF.

*) Exclusief schelpdieren (vooral mosselen) en aal 14, 18 respectievelijk 12 miljoen NLG in 1987, '88 respectievelijk '89.

3.1.3.1 Kottervloot

In het begin van de jaren '80 heeft de Duitse kottervloot betrekkelijk goede resultaten geboekt die tot een investeringsgolf hebben geleid. Tussen 1983 en 1986 zijn er 97 nieuwe kotters in de vaart gebracht en 45 andere schepen zijn voor de kottervisserij aangepast. Daarna zijn de investeringen duidelijk afgenomen (16 nieuwe vaartuigen in 1987/88). Als gevolg van de gemaakte investeringen is de samenstelling naar leeftijd van de Duitse kottervloot gunstiger geworden. Uit een vergelijking met de Nederlandse kotters tot 800 pk blijkt dat de Duitse vloot relatief meer schepen in de jongere leeftijdsgroepen heeft.

Tabel 3.6 Vergelijking van de leeftijdsopbouw van de kottervloot in Duitsland en in Nederland in 1988, (procenten)

Leeftijd (jaren)	Garnalenvloot		Rondvisvloot	
	Duits- land	Neder- land	Duits- land	Neder- land
0-15	36	31	44	32
16-25	37	17	16	35
26 en meer	26	52	40	33

Bronnen: BELF, LEI.

Das Fischerblatt maakt echter wel melding van de toevloed van het Nederlandse kapitaal in 1987 en '88 die de Duitse visseriebedrijven dreigt te verdringen en waarbij eigen schepen onder de Duitse vlag worden gebracht. Deze ontwikkeling heeft tot een

aanpassing van de regelgeving geleid van de eisen met betrekking tot de eigendomsverhoudingen binnen de visserijbedrijven.

De positie van de individuele bedrijven is in de afgelopen jaren verbeterd doordat enerzijds de reële prijzen van de belangrijke vissoorten sinds 1981 zijn gestegen en anderzijds is de brandstofprijs sinds 1987 sterk gedaald. Dit laatste voordeel is echter in Duitsland niet zo belangrijk geweest als in Nederland doordat de visserijtechniek minder energieintensief is.

1987 en 1989 waren zeer goede jaren voor de garnalenvisserij. In 1989 lag de opbrengst op plm. 57 miljoen NLG, bijna 50 procent meer dan in 1986. De opbrengsten in andere visserijen waren eveneens vooruitgegaan. In 1990 was er waarschijnlijk sprake van een zekere achteruitgang.

Het omzetniveau van de bedrijven aan de Oostzee ligt aanzienlijk lager dan dat van de Noordzee-bedrijven. De ontwikkeling van de totale besomming per gebied is tegengesteld geweest. Sinds 1985 is de opbrengst van de Oostzeevloot met bijna 33 procent gedaald van 36,7 naar 24,6 miljoen NLG. Lange de Noordzee zijn de opbrengsten daarentegen toegenomen van 80 miljoen NLG naar 95 miljoen NLG (exclusief mosselen).

Tabel 3.7 Gemiddelde besomming/schip, Oostzee en Noordzee, (1000 NLG) a) b)

Jaar	Noordzee	Oostzee
1985	624	293
1986	610	290
1987	596	267

Bron: ILM.

a) Betreft steekproef onder kotters met meer dan 150 pk en 17 m exclusief garnalen; b) Gemiddeld motorvermogen Noordzee rond 420 pk, Oostzee 210 pk.

De Duitse kottervloot behaalde in 1989 45 procent van de totale besomming uit garnalen, rond 28 procent uit kabeljauw, 11 procent uit koolvis en 6 procent uit tong. Hieruit volgt dat het belang van de overige soorten nogal beperkt is (haring 2 procent, schol 1,5 procent).

Met de beschikbare gegevens is het niet mogelijk om de efficiëntie van de Duitse en de Nederlandse vloot goed te vergelijken. De produktiviteit van de Duitse kottervloot (dat wil zeggen besomming per pk) lijkt aanzienlijk lager te liggen dan die in Nederland. De omvang van de Nederlandse vloot tot 800 pk bedroeg in 1989 plm. 102.000 pk tegenover 110.000 pk in Duitsland. De totale besomming lag echter in Nederland 42 procent hoger, namelijk op ongeveer 182 miljoen NLG tegenover 128 miljoen NLG in

Duitsland. Er moeten echter enkele kwalitatieve verschillen tussen deze vloten worden genoemd:

- a) De Nederlandse vloot bestaat gemiddeld uit grotere schepen; 45 procent van de schepen heeft een motorvermogen van meer dan 260 pk terwijl dit in Duitsland slechts 28 procent is.
- b) De opbrengst in Nederland wordt verhoogd door de vangsten van platvis.
- c) De Nederlandse vloot is minder gespecialiseerd - rond 80 bedrijven vissen zowel op vis als op garnalen; in Duitsland zijn het er slechts ongeveer 30.
- d) De produktiviteit in de Oostzee ligt beduidend lager dan op de Noordzee.
- e) Het prijsniveau van onder andere kabeljauw en garnalen ligt lager dan in Nederland.

De Duitse kottervloot heeft bepaalde quota in de jaren niet volledig benut zodat er voor de vloot potentieel ruimte bestaat om de resultaten in de toekomst te verbeteren.

3.1.3.2 Trawlervloot

Binnen de trawlervloot moet een onderscheid worden gemaakt tussen de vers-trawlers en de vriestrawlers daar deze twee groepen principieel van elkaar verschillen.

De economische situatie van de negen nog varende vers-trawlers is al enige tijd vrij moeilijk. De schepen zijn technologisch verouderd en de produktiviteit, die zij behalen op de voor hen belangrijke soorten (kabeljauw, koolvis) is sterk gedaald door de slechte stand van de stocks.

Aan de andere kant schijnen de diepvriestrawlers goede resultaten te behalen ofschoon hier geen exacte cijfers over beschikbaar zijn.

De totale besomming van de trawlervloot bedraagt de laatste jaren 135-145 miljoen NLG.

Ook de trawlersector heeft belangrijke vangstrechten in de afgelopen jaren niet volledig benut. Het betreft kabeljauw, blauwe wijting en roodbaars bij Groenland en in het NAFO gebied en makreel in de gebieden XII en XIV. Voor wat de niet EG-gebieden betreft is het echter niet zeker of deze financieel rendabel geëxploiteerd kunnen worden.

3.1.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

3.1.4.1 Consumptie

In 1989 werd de consumptie per capita geschat op ongeveer 13,5 kg, wat een record zou zijn voor Duitsland. De daling van de visconsumptie als gevolg van de nematoden-affaire in 1987 is hierdoor verdwenen.

De consumptie bestaat voor 30 procent uit haring en 20 procent uit koolvis. Kabeljauw en bonieten vertegenwoordigen ieder 8-10 procent. In termen van bewerking bestaat plm. 30 procent van de geconsumeerde hoeveelheid uit conserven en marinaden, 20 procent uit diepvriesvis, 19 procent uit schaal- en schelpdieren en 11 procent uit verse vis, (FIMA). De belangrijkste ontwikkeling van de laatste jaren is de groei in de markt voor duurdere kwaliteitsprodukten zoals zalm, garnalen, kaviaar en tonijn in blik.

3.1.4.2 Verwerking

Tussen 1977 en 1986 is de totale omzet van de Duitse verwerkende industrie (exclusief vismeel) relatief constant gebleven op het niveau van 2,1 miljard NLG. Na een lichte daling in 1987 als gevolg van de nematoden-affaire is de situatie weer hersteld en in 1989 was er sprake van een omzetgroei van 9,2 procent tot bijna 2,3 miljard NLG.

Door sanering van de bedrijven en verschuiving naar nieuwe produkten (vooral diepvries) is de werkgelegenheid gedaald van ruim 11.000 arbeidsplaatsen in 1977 naar minder dan 9.000 10 jaar later. Groot- en kleinhandel bieden werk aan ongeveer 20.000 mensen.

Drie onderdelen spelen een belangrijke rol binnen de verwerkende industrie: marinaden, volconserven en de diepvries. Deze drie vertegenwoordigen rond 60 procent van de totale omzet, maar hun relatief belang is sterk gewijzigd. Het aandeel van de eerste twee is gedaald van 20 respectievelijk 17 procent in 1977 naar beide 13 procent in 1987. Aan de andere kant is het aandeel van de diepvries- sector gestegen van 22 naar 37 procent. Vooral de omzet in gepaneerde produkten heeft een zeer snelle groei doorgeemaakt - een verdubbeling in tien jaar.

De Duitse vismeelindustrie is in de afgelopen 20 jaar met 70 procent ingekrompen. Een groot deel van deze inkrumping heeft echter al voor 1977 plaatsgevonden. In de laatste jaren is de produktie relatief constant op plm. 27.000 t vismeel en 7.000 t visolie. rond 80 procent wordt aan de wal gemaakt en de rest op zee.

De omzet van de groothandel bedraagt ongeveer 3 miljard NLG. De totale omzetwaarde op kleinhandelsniveau kan in 1989 worden geschat op 8-9 miljard NLG.

3.1.4.3 Buitenlandse handel

Duitsland heeft historisch een aanzienlijk tekort op de handelsbalans voor vis en visprodukten. De dalende eigen aanvoer van vis heeft een groeiende behoefte aan invoer tot gevolg gehad, zowel voor eindprodukten als voor de grondstoffen voor de verwerkende industrie. Tussen 1982 en 1989 is dit tekort gestegen van ruim 1 miljard NLG naar 1,6 miljard NLG. In deze periode is de waarde van de invoer met in totaal 57 procent toegenomen en van

uitvoer met 33 procent. De groei van de invoer werd vooral veroorzaakt door verschillende soorten rondvis, verschillende zalmprodukten, conserven van boniet en garnalen.

De waarde van de Duitse importen bedroeg in 1989 2,6 miljard NLG. Denemarken en Nederland zijn traditioneel de belangrijkste landen van herkomst van de Duitse invoer met aandelen van 25 respectievelijk 12 procent in 1987. Onder de overige landen hebben zich belangrijke verschuivingen voorgedaan. De rol van Canada als leverancier van haring ten tijde van het haringverbod op de Noordzee is hierna weer sterk verminderd. Noorwegen en IJsland hebben hun exporten naar Duitsland tussen 1982 en 1989 met 101 respectievelijk 164 procent zien groeien. Ruim een derde van de Duitse invoer komt uit een groot aantal landen. De rol van Nederland op de Duitse markt is betrekkelijk constant gebleven.

De uitvoer van produkten voor menselijke consumptie bedroeg in 1989 815 miljoen NLG. De belangrijkste soort is kabeljauw, maar zijn aandeel is gedaald van 26 procent in 1982 naar 19 procent zeven jaar later. Frankrijk en Nederland zijn de belangrijkste landen van bestemming.

Duitsland voert voor Europese begrippen relatief veel vismeel uit.

3.1.5 Visserijbeleid

Het recente visserijbeleid in Duitsland is vooral gericht op de uitvoering van het EG-structuur programma en de bevordering van de visconsumptie.

3.1.5.1 Beheersing van visserijinzet

In het kader van het MOP kon de totale omvang van de Duitse vloot vrijwel gelijk blijven. Binnen de verschillende onderdelen werden wel enige lichte verschuivingen voorzien - de verre vloot

Tabel 3.8 Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)

	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	situatie 1.1.87	doelstelling 31.12.91	situatie 1.1.87	doelstelling 31.12.91
Verre vloot	40,1	43,8	22,6	21,2
Pelagische vloot	8,4	8,4	4,5	4,5
Middelverre vloot	23,5	23,5	5,8	5,8
Kotters	117,0	111,8	18,6	17,7
Totaal	189,0	187,5	51,5	49,2

Bron: EG Publikatieblad L66/5, 14.3.90.

zou met een vaartuig uitgebreid kunnen worden terwijl ongeveer vijftien kotters het vissen zouden moeten stoppen.

Duitsland heeft al in 1977 een saneringsregeling opgezet. De schepen die gesaneerd werden kregen een vergoeding van 600 DEM/brt 1). Deze regeling is later vervangen door een nieuwe (zie hieronder). Tussen 1988 en 1990 heeft men 29 vaartuigen met in totaal 1.100 brt uit de vaart kunnen nemen, (BELF 1989/90). Daarnaast wordt een tijdelijke verlaging van de visserijinzet bevorderd door een stilligpremie.

De totale omvang van de vloot wordt beheerst doordat alle vissersvaartuigen een vangstvergunning moeten krijgen. Er worden vier verschillende vergunningen onderscheiden (Keus):

- a) "Allgemeine Fangerlaubnis" - geeft toegang tot alle beschikbare quota. Alle bedrijven die al voor 1.1.1988 een visserijvergunning hadden of bedrijven die hun schip met overheidssteun in de vaart hebben gebracht komen voor deze vergunning in aanmerking.
- b) "Einzelfangerlaubnis" - vertegenwoordigt een individueel recht dat vereist is voor bepaalde visserijen, onder andere voor schepen boven 400 brt die in de EG-wateren op kabeljauw, schelvis, koolvis, haring en makreel willen vissen en voor de vangst van koolvis in de gebieden Vb (EG), VI, XII en XIV.
- c) "Einzelnes menezuteilung" - een vergunning voor een jaar die aangevraagd kan worden door bedrijven die niet onder a of b vallen. Deze vergunning wordt alleen afgegeven als de andere twee groepen vergunninghouders niet in staat zijn om de beschikbare vangstrechten te benutten.
- d) De Bundesamt kan bovendien zogenaamde "Sammelerlaubnisse" aan "Genossenschaften" (rechtspersonen, bijvoorbeeld PO's) verstrekken, die op hun beurt deze rechten onder hun leden dienen te verdelen.

Er worden in principe geen nieuwe vergunningen uitgegeven. In het geval van vervangingsinvesteringen moet een nieuwe vergunning worden aangevraagd en het Ministerie van Landbouw gaat dan na of het oude schip aan de visserij wordt onttrokken en of de capaciteit van het nieuwe, gemeten in pk's of brt's, die van het oude niet overschrijdt. Slechts dan wordt de nieuwe vergunning verstrekt. Op deze wijze tracht men de totale vangstcapaciteit constant te houden.

3.1.5.2 Beheersing van aanvoer

Duitsland heeft vrijwel geen problemen met de naleving van de quoteringssystemen. Vroegtijdige sluitingen van belangrijke soorten komen niet voor. De verdeling van de vangstmogelijkheden

1) Bundesanzeiger Nr. 157 van 24.8.77 - S.1.

onder de verschillende groepen blijft dan ook betrekkelijk globaal.

De kottervloot krijgt beschikking over vrijwel alle quota van demersale soorten binnen de EG-wateren evenals over de haring in de Oostzee. In 1991 werd slechts 1.000 t kabeljauw (quotum 12.000 t) en 2.500 t zwarte koolvis (quotum 13.000 t) binnen dit gebied aan de verre vloot toebedeeld. De kotters mogen binnen de quota vrij vissen.

Er zijn twee belangrijkere uitzonderingen. De garnalenkotters zijn gebonden aan een maximum bijvangst van tong - met ingang van 1.4.'91 is dit 1.250 kg per week. De elf gecharterde kotters (uit Nederland) krijgen individuele contingenten afhankelijk van de grootte van het schip. Globaal mogen deze schepen 300-500 t schol, 20 t kabeljauw en 8 t tong in 1991 vangen. Daarnaast hebben zij ook toegang tot wijting en schelvis.

De verre vloot (schepen boven 400 brt) mogen de pelagische soorten exploiteren binnen de EG-wateren en de quota bij Groenland, Noorwegen en binnen NAFO. Daarnaast hebben zij vrije toegang tot de gemeenschappelijke EG-quota voor onder andere blauwe wijting en horsmakreel. De Duitse quota worden jaarlijks verdeeld in individuele rederijcontingenten op basis van overleg en historische prestaties. De toebedeelde individuele quota kunnen wel verhandeld worden, maar hiervoor is een toestemming van het Ministerie van Landbouw nodig.

3.1.5.3 Steun aan de sector

Naast de structurele verkleining van de vloot worden nog twee andere doelstellingen nagestreefd:

1. Gedeeltelijke heroriëntatie van de trawlvloot van de niet-communautaire naar de communautaire wateren; en
2. Modernisering van de varende vloot.

Het is niet duidelijk hoe de eerste doelstelling beleidsmatig gerealiseerd zal worden. De tweede doelstelling wordt bevorderd door financiële steun aan de bedrijven. De steun kan de vorm aannemen van subsidies voor onder andere nieuwbouw, modernisering en rentekosten. Daarnaast zijn ook kredieten beschikbaar voor verschillende doeleinden.

Er zijn de volgende financiële steunprogramma's van de federale overheid:

1. Subsidies voor nieuwbouw en modernisering
 - 10 procent voor aanschaf van een maximaal tien jaar oude kotter, die langer is dan 18 m.
 - 20 procent voor investering in nieuwe kotters (minimaal 12 m lengte) of trawlers en voor modernisering van een trawler 1).

1) Bundesanzeiger nr. 157, 24.8.77, S.1.

2. Subsidie voor rentekosten
 - Er worden 3 procentpunten van de te betalen rente vergoed over 75 procent van de lening. De lening moet minimaal 5.000 DEM bedragen met een looptijd van meer dan vier jaar. De vergoeding wordt maximaal tien jaar gegeven 1).
3. Tijdelijke stillegging
 - Kotters met meer dan 18 m, die in het lopende jaar meer dan 120 dagen hebben gevaren, kunnen onder bepaalde voorwaarden een vergoeding voor tijdelijke stillegging ontvangen. Het bedrag is afhankelijk van de grootte van het schip, bijvoorbeeld schepen tussen 42 en 70 brt krijgen 358 DEM/dag, en die tussen 950 en 1000 brt 3.100 DEM/dag, boven 3.000 brt is dit 7.155 DEM/dag 2).
 - Ook kotters onder 18 m kunnen een vergoeding ontvangen 3).

Tabel 3.9 Financiële steun aan de visserij in 1987 en 1989, (1000 NLG)

	Bondsregering		Laender	EG	Totaal
	trawlers	kotters	kotters	kotters	
1987					
Nieuwbouw	1755	4228	2711	7281	15975
Modernisering	-	487	713	744	1944
Stillegging	1609	9412	2909	1954	15884
Overbrugging	10666	-	-	-	10666
Sanering	-	127	80	-	207
Rentesubsidie	180	348	443	-	971
Totaal	14210	14602	6856	9979	45647
1989					
Nieuwbouw	2992	1564	.	7558	12115
Modernisering	317	425	.	698	1439
Stillegging	1273	5391	.	598	7262
Overbrugging	734	-	.	-	734
Sanering	-	4334	.	2465	6799
Rentesubsidie	-	1138	.	-	1138
Totaal	5316	12852	.	11319	29487

Bronnen: BELF, Das Fischerblatt, EG.

1) Bundesanzeiger nr. 136, 25.7.1967.

2) Bundesanzeiger nr. 205, 29.10.1988, S.4694.

3) Bundesanzeiger nr. 205, 15.12.1988, S.5225.

4. Sanering

- Tot 31.12.1989 gold een saneringspremie van 3.500 DEM/brt. Daarna werd de premie verlaagd tot 2.300 DEM/brt. De vaartuigen moeten aan bepaalde voorwaarden voldoen, onder andere minstens vijf jaar aan visserij deel hebben genomen en in het voorgaande jaar minstens 100 dagen hebben gevist 1).

5. Kredieten

- Bij modernisering en nieuwbouw van kotters kan men in aanmerking komen voor een overheidskrediet van maximaal 75 procent van de investering, waarbij het krediet minimaal 10.000 DEM en maximaal 100.000 DEM kan bedragen.
- Voor kotters boven 20 m met een investering van meer dan 400.000 DEM geldt een maximum van 25 procent respectievelijk 200.000 DEM.
- Voor visverwerkingsinrichting geldt 50 procent en een bedrag tussen 10.000 en 100.000 DEM.
- De verschuldigde rente bedraagt 3 procent 2).

6. Nieuwbouw van verse vis trawlers

- Voor deze schepen bestaat een subsidie van 23 procent van het investeringsbedrag tot een maximum van 3,5 miljoen DEM 3).

De Bondaregering trekt jaarlijks een bedrag uit van 25-30 miljoen DEM (30 miljoen NLG) voor deze programma's. Ook de Laender (deelstaten) bieden financiële steun aan de visserijsector. Het betreft ook subsidies voor nieuwbouw, modernisering en rentekosten evenals (soms renteloze) kredieten. De totale steun is in de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven. Daarnaast profiteerde de Duitse vloot tussen 1987 en 1989 van EG-steun van gemiddeld 3,6 miljoen ECU (8,4 miljoen NLG) per jaar.

3.1.5.4 Controle en vervolging

In het licht van een zekere onderbenutting van de quota lijkt er nauwelijks de noodzaak van een stringente aanvoercontrole. De controle zou overigens ook bemoeilijkt worden doordat er in 26 havens aan de Noordzee en in 17 aan de Oostzee vis aangevoerd mag worden.

De controle op zee op overtredingen zoals 12 mijl zone, maaswijdte en dergelijke is wel streng. Volgens Das Fischerblatt (1988:132) beliepen de boeten voor ondermaatse vis of verboden vistuig van 400 tot 2650 DEM. Twee boomkorschepen werden wel in 1988 zwaarder vervolgd : een boete van 21.000 DEM voor vissen binnen "Kustenmeerbox" en een eis van 154.000 DEM voor het vissen op platvis binnen de 12 mijl zone.

1) Bundesanzeiger nr. 205, 15.12.1988, S.5225.

2) Bundesanzeiger nr. 38, 23.2.1974.

3) Bundesanzeiger 194, 13.10.1976, S.4.

3.2 Oost-Duitsland

3.2.1 Volume en waarde van aanvoer

De Oostduitse vloot werd in de afgelopen twee decennia geconfronteerd met een aanzienlijke vermindering van de vangstmogelijkheden. Niet alleen dat de totale aanvoer met ongeveer de helft terug is gelopen, maar ook de samenstelling werd minder gunstig doordat de relatief meer waardevolle soorten kabeljauw-achtigen vervangen werden door kleine pelagische soorten.

Door de afwezigheid van marktprijzen in de Oostduitse economie kan de waarde van de aanvoer het beste worden geschat met de prijzen die in West-Duitsland voor verse vis gerealiseerd werden. In dat geval zou de waarde in 1987 ongeveer 220 miljoen NLG bedragen.

Tabel 3.10 Aanvoer in Oost-Duitsland, (1000 t) *)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	41	19	12	6
Zw. koolvis	26	10	0	0
Makreel	81	8	0	19
Haring	109	62	51	50
Horsmakreel	0	3	98	47
Roodbaars	15	19	5	9
Sardien	2	13	10	8
Gr. heilbot	10	11	45	
Overige	34	46	36	25
Totaal	318	192	215	169

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol.44 en 64.

*) Aanvoer is inclusief klondyking van plm. 60.000 t per jaar.

3.2.2 Structuur van de sector

Ten tijde van de Duitse hereniging bestond de Oostduitse visserijvloot uit een verre vloot van 23 vries- en verwerkings-trawlers, 17 ondersteuningsschepen voor transport en koeling en een vloot van plm. 220 kotters tussen 10 en 26,5 m. Daarnaast waren vier garnalen trawlers werkzaam voor de kust van Moçambique en vier andere waren ondergebracht in een joint-venture met Marokko. Bovendien telde de vissersvloot een kleine 600 kleine gemotoriseerde "strandboote", die slechts dichtbij de kust konden vissen.

De verre vloot evenals de 26,5 m kotters werden geëxploiteerd door de VEB Fischkombinat Rostock. De verre vloot had Ros-

tock als thuishaven en de kotters Sassnitz. Alleen al aan boord waren plm. 4.500 opvarenden werkzaam. Dit bedrijf had echter activiteiten op vrijwel alle gebieden die met visserij te maken hebben - vangst, scheepsbouw, verwerking, groot- en kleinhandel, inclusief in- en uitvoer. Ook het instituut voor toegepast visserijonderzoek ressorteerde hieronder. Voor de hereniging werkten er in totaal 15.500 mensen (Hartung).

De kleinere kottervloot, plm. 175 schepen, was georganiseerd in 27 coöperaties. Er werkten 3.050 mensen aan boord.

De kottervloot voerde vooral haring aan, terwijl de verre vloot verschillende pelagische soorten exploiteerde in wateren van derde landen - Canada, Faeröer, Noorwegen, USA - en in de internationale wateren.

Tabel 3.11 Structuur van de Oostduitse vloot voor hereniging

Type	Aantal	Brt	Pk	Vangst a) 1989
Verre vloot				
- vangstscheepen	23	63200	75700	153000
- ondersteuningsscheepen	13	55700	57300	-
- joint-ventures	8	.	.	.
Kottervloot				
- 26,5 m (Sassnitz)	43	6600	12200	21700
- 10-24 m (Coöp's)	160	6400	28500	45900
Kustvloot b)	600	.	.	.

Bronnen: INFA en (ngi.)

a) Vangst in tonnen inclusief klondyking; b) Kustvloot - slechts gemotoriseerde schepen.

3.2.3 Economische situatie en vooruitzichten

Op basis van de beschikbare aanvoergegevens en de boven geschatte aanvoerwaarde van ongeveer 220 miljoen NLG kan geconcludeerd worden dat een groot deel van de vloot op korte termijn stilgelegd zal moet worden. Alleen al een vergelijking van de bruto besouwing per opvarende in Oost en West-Duitsland -30.000 respectievelijk 150.000 NLG - laat zien dat, ondanks het lagere niveau van de lonen in Oost-Duitsland, de produktiviteit veel lager ligt. Daar komt nog bij dat een groot deel van de vloot sterk verouderd is, zodat men onder andere te maken heeft met een relatief hoog brandstofverbruik. De leeftijd van veel schepen ligt boven dertig jaar. Ook de uitrusting met elektronica en dergelijke laat te wensen over. Het zal echter nog precies moeten blijken welk deel van de vloot onder de nieuwe opbrengst en kosten verhoudingen in de vaart gehouden zal kunnen worden.

De oorspronkelijke vangstmogelijkheden voor de verre vloot zijn nagenoeg verdwenen. De akkoorden met de boven genoemde landen waren voor de EG niet acceptabel om biologische of politieke redenen. In het geval van Faeröer en Zweden gaf Oost-Duitsland kabeljauw weg in ruil voor haring. Noorwegen was niet bereid de vangstmogelijkheden van de EG uit te breiden met die van Oost-Duitsland. In de Canadese wateren beschikte Oost-Duitsland al enige tijd niet meer over de nodige rechten voor bijvangst en bovendien liepen de Oostduitse standpunten binnen NAFO parallel aan die van Canada en dus konden ze niet door de EG worden overgenomen. De vier schepen in Mozambique zijn onder de lokale vlag gebracht.

Sinds de hereniging zijn reeds aanzienlijke wijzigingen doorgevoerd. VEB Rostock is een naamloze vennootschap en wordt voorlopig beheerd door een "Trust Fund", die onder de bondsregering valt. Het is de bedoeling om het bedrijf te privatiseren. Dit zal waarschijnlijk inhouden dat de verschillende onderdelen verzelfstandigd zullen worden, althans voorzover ze economisch levensvatbaar zijn. Twee van de zeven nieuwere trawlers werden begin 1991 gemoderniseerd met onder andere fileerinstallaties voor de produktie van diepgevroren blokken roodbaars. Verdere modernisering binnen deze groep wordt bestudeerd evenals de mogelijkheden tot integratie in de bestaande Duitse verre vloot. Duitsland beschikt immers over aanzienlijke niet benutte quota van roodbaars in de wateren van Groenland. De overige vaartuigen van de verre vloot werden stilgelegd en zullen zo mogelijk buiten de EG worden verkocht.

Binnen de kottervloot wordt eveneens gestreefd naar privatisering. De vroegere coöperaties zijn omgezet in "Genossenschaften" volgens de Duitse wet. Er zouden begin 1991 reeds 13 grotere en 130 kleinere kotters door schippers overgenomen zijn.

In de loop van 1990 heeft de Duitse overheid 100 miljoen DEM besteed aan de sanering van de Oostduitse vloot, waardoor ongeveer een kwart van de vloot uit de vaart kon worden genomen. De bedragen die uitgekeerd werden na 1 juli 1990 komen in aanmerking voor EG restituties binnen de geldende saneringsregeling. De aldus uitgekeerde fondsen zijn vooral besteed aan het mitigeren van de sociale gevolgen (werkloosheid) en voor de moderniseringsinvesteringen. In het begin van 1991 was nog onduidelijk welke bedragen verder beschikbaar zullen worden.

3.2.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

De consumptie van vis in Oost-Duitsland is plm. 12,5 kg/hoofd wat marginaal lager is dan de consumptie in West-Duitsland. Ongeveer 20-25 procent van dit gewicht wordt betrokken van de vers-markt terwijl de rest verschillende bewerkte produkten zijn.

Er wordt jaarlijks ruim 100.000 t vis verwerkt, waarbij de produktie betrekkelijk evenredig verdeeld is tussen diepvries

filets, conserven, gerookte produkten en andere bewerkingen. Negen visverwerkingsbedrijven maakten deel uit van het VEB Rostock. Sommige coöperaties waren eveneens op dit gebied actief. Verwacht mag worden dat ook een aantal van deze bedrijven gesloten zullen moeten worden en de rest grondig gemoderniseerd om aan de West-Duitse kwaliteitseisen te voldoen.

De cijfers over de buitenlandse handel in vis en visprodukten van Oost-Duitsland lopen nogal uiteen. De invoer kan worden geraamd tussen 1987 en 1989 op 80-90.000 t waarvan ongeveer twee derde klondyking betreft. De rest zijn diepgevroren en gezouten produkten.

Uitvoer bedroeg in 1989 38.000 ton, waarvan ongeveer een kwart naar andere Comecon landen. Nederland, Japan, Nigeria en Denemarken behoorden tot andere belangrijke afnemers, met een aandeel van 45 procent van de totale hoeveelheid.

4. België

4.1 Historische ontwikkeling

4.1.1 Aanvoer

België is de kleinste visproducent van de EG. Toch is ook dit land getroffen door een absolute verkleining van de visserijsector in de loop van de afgelopen vijftien tot twintig jaar. Zowel de aanvoer als het aantal vissersschepen is tussen 1972 en 1989 met 40 procent teruggelopen.

Tabel 4.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Belgische vloot, 1972-1989, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Kabeljauw	24,5	12,2	7,6	8,8	6,2	4,5
Schelvis	2,6	3,3	1,4	0,5	0,6	0,6
Zw. koolvis	2,5	1,6	0,2	0,3	.	.
Wijting	3,2	3,5	2,5	1,8	2,0	1,5
Schol	6,1	7,9	8,5	12,3	14,7	13,7
Tong	3,1	3,3	4,1	4,6	3,5	4,1
Garnalen	1,1	1,2	2,2	0,8	0,6	0,8
Roodbaars	2,5	1,4	0,3	0,4	0,4	0,2
Rog	1,8	1,5	1,5	1,8	1,5	1,4
Overige	10,9	9,1	18,6	7,4	7,8	8,4
Totaal	58,3	45,1	46,9	38,6	37,2	35,2

Bronnen: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64; BZ 1989.

De daling van de totale produktie is vooral veroorzaakt door verminderde vangsten van kabeljauw. In het begin van de jaren '70 vingen de Belgische trawlers nog ruim 10.000 ton kabeljauw bij IJsland. Doordat de toegang tot deze wateren beperkt werd is de vangst tot een paar honderd ton gedaald. De vangsten van deze vissoort in de zuidelijke Noordzee verminderden met ongeveer 8.000 ton. De visserijinspanning werd steeds meer verschoven van de rondvis naar de schol op de Noordzee en in de Ierse Zee.

Deze omschakeling, samen met een gunstige ontwikkeling van de prijzen, heeft tot gevolg gehad dat de reële waarde van de aanvoer kon stijgen ondanks de daling van de hoeveelheid. In prijzen van 1987 bedroeg de waarde van de Belgische aanvoer in

1972 2,7 miljard BEF en in 1987 3,5 miljard BEF (146 respectievelijk 190 miljoen NLG). In de jaren 1988-'90 is de aanvoerwaarde licht onder het niveau van 1987 gebleven. Het aandeel van kabeljauw in de totale waarde is in deze periode gedaald van 30 naar 10 procent. De aandelen van tong en schol daarentegen zijn gestegen van 25 respectievelijk 8 procent naar 36 respectievelijk 23 procent.

4.1.2 Vloot

De vissersvloot is structureel veranderd. Het aantal schepen is gedaald van 358 in 1967 naar 205 eind 1989, maar het totale motorvermogen is vrijwel gelijk gebleven op plm. 100.000 pk. De groep "grote" IJslandtrawlers, waarvan er in 1967 nog 28 in de vaart waren, is bijna volledig verdwenen. Sinds 1975 mochten er nog twaalf trawlers in de IJslandse wateren blijven vissen op basis van een bilateraal akkoord. Deze schepen mochten niet worden vervangen, zodat er in 1991 nog maar drie actief zijn. Aan de andere kant is er een groep boomkorkotters opgekomen met motorvermogens tussen 500 en 1200 pk. Daarnaast is een groep van 300 pk Eurokotters ontstaan. Als voornaamste vistuig is men overgeschakeld van trawl op boomkor.

Tabel 4.2 Ontwikkeling van de Belgische vloot, 1967-1989

	1967	1972	1977	1982	1987	1989
Aantal schepen	358	284	219	203	201	205
Motorvermogen (1000 pk)	93	85	83	90	101	105
Bruto tonnage (1000 bt)	31	23	21	22	23	25

Bron: JEV 1967-1989.

4.2 Huidige structuur van de aanvoersector

De Belgische vissersvloot telde eind van 1989 officieel 205 vaartuigen met een totaal van 105.600 pk en 25.400 bt (JEV 1989). Door de verschillende mutaties was het aantal actieve vaartuigen echter 222 in 1988 en 211 in 1989 (BZ 1989).

Veel schepen beoefenen in de loop van het jaar meerdere takken van visserij. De boomkorvisserij is verreweg het belangrijkste en werd in 1988 beoefend door 171 vaartuigen. Hiermee werd ook 70 procent van de totale aanvoerwaarde gerealiseerd. De overige takken van visserij - rondvistrawl en -span, garnalen- en kreeftenvisserij - zijn aanzienlijk minder belangrijk.

Tabel 4.3 Samenstelling van de vloot naar grootte, per 31.12.1989

Grootte-groep		Aantal schepen	Pk (1000)	Bt (1000)
Pk	Bt			
135-300	5-35	20	4,5	0,6
135-300	35-70	60	15,7	3,4
287-900	70-180	75	33,1	8,6
510-1448	180-400	49	52,2	12,5
	400 e.m.	1	1,2	0,5
Totaal		205	106,6	25,4

Bron: JEV 1989.

Tabel 4.4 Inzet van de vloot per tak van visserij, 1988/89

Tak van visserij	Aantal schepen		Gemiddeld motor- vermogen	
	1988	1989	1988	1989
Bordentrawl	77	66	409	429
Haringspan	-	31	-	253
Kabeljauwspan	46	44	239	242
Garnalen	50	41	207	221
Boomkor	171	162	690	698
Kreeftenvisserij	22	22	370	364
Overige	2	6	450	414
Totaal actief *)	222	211	554	567

Bron: BZ 1988.

*) De telling klopt niet omdat sommige vaartuigen meerdere visserijen beoefenen.

De meeste bedrijven zijn relatief kleinschalig. De 205 schepen zijn eigendom van 189 rederijen. Dit betekent dat slechts enkele rederijen meerdere schepen exploiteren. De vloot geeft werk aan rond 900 opvarenden.

4.2.1 Regionale spreiding

Zeebrugge is de belangrijkste haven met een eigen vloot van 107 schepen (68.000 pk), gevolgd door Oostende (59 schepen, 24.300 pk) en Nieuwpoort (34 schepen, 11.300 pk).

Tabel 4.5 Regionale spreiding van aanvoer, waarde en hoeveelheid, 1989

	Oost- ende	Zee- brugge	Nieuw- poort	Buiten- land	Totaal
Waarde (mln. NLG)					
- Kabeljauw	9,6	5,2	1,8	2,0	18,6
- Schol	5,5	18,5	0,8	8,6	33,4
- Tong	19,4	43,9	4,1	3,8	71,2
- Zeeduivel	2,7	4,0	0,2	0,7	7,6
- Overige	19,7	26,5	1,6	3,8	51,6
Totale waarde	56,9	98,1	8,5	18,9	182,4
Hoeveelheid (tonnen)					
- Kabeljauw	2290	1330	370	521	4511
- Schol	2409	7536	365	3420	13730
- Tong	1116	2510	232	254	4112
- Zeeduivel	171	255	9	60	495
- Overige	5514	5443	748	697	12402
Totale hoeveelheid	11500	17074	1724	4952	35250

Bron: BZ 1989.

4.3 De economische kracht van de Belgische aanvoersector

De reeds genoemde stijging van de reële aanvoerwaarde is vooral een gevolg van de gunstige prijsontwikkeling van platvis. De economische positie van de boomkorfvloot is daarom de laatste jaren verder verbeterd.

De kleinere kotters (tot 70 bt) blijken in België minder te besommen dan in Nederland. De besommingen van de grotere kotters zijn sinds 1985 in België structureel hoger dan in Nederland. Dit geldt des te sterker voor de grootste kotters. Deze kotters hebben eveneens geprofiteerd van de daling van de olieprijs, waardoor hun brandstofkosten tussen 1985 en 1987 met gemiddeld rond 325.000 NLG/schip lager zijn geworden en hun netto resultaat overeenkomstig beter.

De goede resultaten in de platvisvisserij komen in de eerste plaats tot uitdrukking in het verhoogde niveau van investeringen. Er zijn vooral nieuwe boomkorkotter van 300 en 1200 pk in de vaart gekomen. Hierdoor is de leeftijdsopbouw van de vloot in deze pk-groepen aanzienlijk verbeterd. De gemiddelde leeftijd van de grotere kotters is tussen 1982 en 1988 gedaald van 13,6 naar 9,6 jaar. 34 van de 47 schepen waren in 1988 jonger dan 10 jaar, (bijlage 4, tabel 7).

Tabel 4.6 Vergelijking van de besommingen in België en Nederland, (1000 NLG)

Bt-groep		1986	1987	1988
tot 35	België	167	216	206
	Nederland	275	329	288
35-70	België	374	441	374
	Nederland	649	630	562
70-180	België	1140	1070	1014
	Nederland	800	781	706
180-400	België	2394	2276	2099
	Nederland	1728	1590	1299

Bronnen: UBZ, LEI.

Volgens de Officiële Lijst der Belgische Visserstvaartuigen zijn er ongeveer 44 schepen uitgerust zijn voor de trawlvissserij (MV). Deze groep blijkt betrekkelijk verouderd te zijn. Slechts twee schepen zijn recent gebouwd (1986/87), terwijl de rest van voor 1974 dateert. De meeste van deze schepen zijn zelfs ouder dan twintig jaar. Deze bedrijven investeren ook niet veel in hermotorisering - slechts 9 nieuwe motoren zijn geïnstalleerd na 1974.

Tabel 4.7 Investerings, 1970-1988

Periode	Aantal cascos	Aantal motoren
1970-75	28	21
1976-81	16	26
1983-88	51	85

Bron: JEV 1988.

De vooruitzichten op lange termijn voor de Belgische platvisvloot zijn in het algemeen gunstig, althans zolang de quota op het niveau van de jaren '87-'91 beschikbaar blijven. De quota van de belangrijkste soorten worden volledig benut. Bepaalde quota worden niet opgevist, vooral haring en zeeduivel, en kunnen dus worden weggeruild. De platvisvloot is in de afgelopen jaren gemoderniseerd en de individuele bedrijven hebben waarschijnlijk reserves opgebouwd voor eventuele tegenvallers in de toekomst. Uit de voorlopige gegevens over 1990 blijkt dat de besomming op het niveau van de afgelopen jaren is gehandhaafd. Op basis van de

quota van platvis voor 1991 kan een voortzetting van de huidige resultaten worden verwacht.

De vooruitzichten voor bedrijven die in belangrijke mate van rondvis afhankelijk zijn, zijn minder gunstig want hun vangstrechten zijn gevoelig aan het dalen. Dit onderdeel van de vloot zal waarschijnlijk zowel om economische als om technische redenen de visserij geleidelijk staken.

4.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

4.4.1 Consumptie

De consumptie van vis in België is ongeveer 18 kg per hoofd.

4.4.2 Verwerking

De Belgische aanvoer is grotendeels bestemd voor de verse markt. Afgezien van de zeer kleine bedrijven, zijn er in België 35 visverwerkers met meer dan 5 werknemers. Acht bedrijven hadden 1989 meer dan 50 werknemers. De sector verwerkt jaarlijks rond 30.000 ton vis en behaalt een omzet van 4 miljard BEF (215 miljoen NLG) (CR).

4.4.3 Buitenlandse handel

De meeste verwerkte produkten moeten worden ingevoerd. De totale waarde van invoer bedroeg in 1989 iets meer dan 1,2 miljard NLG. De belangrijkste ingevoerde produkten zijn schaaldieren (30 procent van de waarde) en zalm (10 procent). De rest bestaat uit een groot aantal vissoorten en produkten, waaruit blijkt dat vraag naar vis in België zeer divers is. Een deel van de invoer wordt opnieuw uitgevoerd.

De exportwaarde bedroeg in 1989 385 miljoen NLG. De belangrijkste exportprodukten waren schaaldieren (35 procent) en tong (20 procent).

Nederland en Frankrijk zijn zowel voor uitvoer als voor invoer de belangrijkste handelspartners.

4.5 Visserijbeleid

4.5.1 Beheersing van visserijinzet

Het visserijbeleid, zoals samengevat in het Meerjarig oriëntatieprogramma, streeft twee doelstellingen na:

1. Inkrimping van de vloot, en
2. Modernisering en verdere diversificatie van de vloot, met handhaving van de ambachtelijke karakter.

Tabel 4.8 Meerjarig oriëntatieprogramma

	Situatie 1.1.'87	Doelstelling 31.12.'91
Motorvermogen (1000 pk)	106,7	94,1
Bruto tonnage (1000 brt)	25,2	21,3

Bron: EG Publikatieblad nr. L 62/27 14.3.1990.

De totale omvang van de vloot wordt onder controle gehouden door een dubbel licentiestelsel. Een vissersschip dient van het Ministerie van Verkeerswezen een "zeebrief" te verkrijgen waarvoor aan drie formele eisen moet worden voldaan:

1. Zeewaardigheid.
2. 50 procent van het kapitaal moet van een Belgisch rechtspersoon zijn, eventueel ook een vennootschap en dergelijke.
3. De schipper moet de Belgische nationaliteit bezitten.

De wet voorziet wel in de mogelijkheid om op de laatste twee eisen een uitzondering te maken door een ministeriële beschikking.

Wil men bovendien een schip beroepsmatig in de visserij inzetten dan dient men in het bezit te zijn van een "Machtiging tot het uitoefenen van de zeevisserij", die door het Ministerie van Landbouw wordt afgegeven. Deze verplichting geldt ook voor de niet gequoteerde soorten. De machtiging is niet overdraagbaar. Zelfs bij vervanging van een schip moet de oude machtiging worden ingeleverd en een nieuwe aangevraagd. Er zijn twee typen machtigingen - een groene voor de schepen tot 300 pk en een rode voor de grotere tot een maximum van 1200 pk.

De machtigingen zouden ook gebruikt kunnen worden om de visserijinspanning verder te beperken of te sturen doordat ze een mogelijkheid bieden de activiteit van het betrokken vaartuig te beperken tot een specifieke visserijmethode, visbestand of visgebied. Ook individuele contingenten kunnen hiermee worden toegewezen.

De nieuw te bouwen schepen mogen officieel maximaal 1200 pk hebben. In het licht van de moeilijkheden om eenduidig het motorvermogen vast te stellen, is het niet zeker of deze regel in alle gevallen nageleefd wordt.

Sinds het begin van 1989 is er een saneringsregeling ingesteld, waarbij de premies volledig overeenkomstig de EG-regeling worden berekend:

- tot 100 bt : premie = 2500 ecu + 2000 ecu * bt
- 100-400 bt : premie = 140000 ecu + 850 ecu * bt
- boven 400 bt : premie = 316000 ecu + 410 ecu * bt

De premies, die in het begin van 1991 nog van kracht waren, zullen waarschijnlijk worden aangepast aan de nieuwe EG-verordening.

Het Ministerie van Verkeerswezen beschikt jaarlijks over een bedrag van 20-30 miljoen BEF (1,1-1,6 miljoen NLG) voor de sane-

ring van de vloot. In de eerste twee jaar is er echter geen enkel vaartuig op deze wijze aan de vloot onttrokken. Op grond van de economische resultaten in 1990 lijkt een vergrote belangstelling vanuit de Belgische vloot niet waarschijnlijk.

4.5.2 Beheersing van aanvoer

De vlootbeperking is wenselijk om de lichte overschrijding van quota in bepaalde gebieden te beperken (BZ 1989). De verkleining van de vloot kan echter niet worden afgedwongen, zodat er tevens verschillende ondersteunende maatregelen zijn genomen. In 1988 had men een vrij gedetailleerde (bij)vangstregeling ingevoerd voor tong en schol in het Kanaal en kabeljauw in vrijwel alle gebieden waar men hierop mocht vissen. De regeling voor kabeljauw werd echter geleidelijk verlaten doordat de quota niet volledig benut werden. Aan de andere kant werden de quota voor platvis licht overschreden zodat een strengere regeling nodig bleek. In 1991 kregen de schepen individuele contingenten afhankelijk van hun motorvermogen.

Tabel 4.9 Toegestane vangst van platvis - eerste kwartaal 1991, (tonnen/schip)

Pk-groep	Tong	Schol
tot 300	10	30
301-500	15	45
501-700	20	60
701-900	25	75
901 en meer	30	90

Bron: Belgisch Staatsblad 12.2.1991.

Bovendien zijn er verschillende algemene bepalingen van kracht:

- in de eerste vier maanden mag men maximaal 95 dagen varen;
- indien een vaartuig zijn quotum van een van de twee soorten opvist, moet men ook de visserij op de andere soort staken;
- indien de totale vangst van tong in de Noordzee voor 31.3 1.000 ton bereikt mogen de schepen van meer dan 300 pk slechts 25 kg/vaartdag aanvoeren;
- de minimummaat van schol is gesteld op 27 cm (EG-norm is 25 cm);
- schepen met toegang tot de IJslandse wateren mogen niet in de EG-wateren vissen.

4.5.3 Steun aan de sector

Het "Scheepskrediet" vormt een derde structuurmaatregel. Bij nieuwbouw komt men namelijk in aanmerking voor een speciaal krediet met een lage rente indien het motorvermogen van het nieuwe vaartuig minimaal 10 procent lager is dan het vermogen van het oude en het oude schip aan visserij wordt onttrokken. Het krediet bedraagt maximaal 80 procent van de investering, heeft een looptijd van vijftien jaar en een rente van 4 procent.

Tussen 1985 en 1989 zijn gemiddeld leningen gesteund ter waarde van 230 miljoen BEF per jaar (12 miljoen NLG). De kosten van rentesteun bedroegen 10 miljoen BEF per jaar (550.000 NLG).

De tweede doelstelling, modernisering van de vloot, wordt bevorderd door subsidies die hiervoor beschikbaar zijn. Hierbij is een voorwaarde dat het motorvermogen van het schip niet mag toenemen en het te moderniseren schip niet ouder mag zijn dan 20 jaar 1).

- Bij een investering van meer dan 2,8 miljoen BEF (150.000 NLG) komt men in aanmerking voor het scheepskrediet van het Ministerie van Verkeerswezen onder de eerder genoemde voorwaarden.

Steun aan kleinere investeringen wordt gegeven door het Ministerie van Landbouw, die hiervoor jaarlijks over een bedrag van 5 miljoen BEF beschikt (270.000 NLG).

- Voor investeringen tussen 1,2 en 2,8 miljoen BEF is er moderniseringssteun van 10 procent beschikbaar.
- Bij investeringen onder 1,2 miljoen BEF kan men steun van 10 tot 30 procent ontvangen.

Volgens OECD (1989) heeft men in België in 1989 in totaal 24,6 miljoen BEF aan steun van de visserijsector uitgegeven (1,3 miljoen NLG). Hiervan was 11,4 miljoen BEF de eerder genoemde rentesteun, 4,8 miljoen BEF werd besteed aan verbetering van effectiviteit van het vistuig en 8,2 miljoen BEF aan sociale programma's (inkomenssteun voor leerlingen).

4.5.4 Controle en vervolging

Controle op aanvoer kan in België in principe geschieden via de veilingen. Ofschoon er formeel geen verplicht is, vereisen de gemeentelijke regelingen dat ieder schip dat in een vissershaven vis lost ook via de veiling de vangst moet afzetten. Aanvoer in handelshavens is theoretisch mogelijk om deze regeling te omzeilen, maar in de praktijk leidt dit tot administratieve formaliteiten (douane, gezondheidsinspectie, en dergelijke).

Vervolging van overtredingen wordt veelal afgesloten met een minnelijke schikking die gepaard gaat met een boete van 60.000 BEF (3.300 NLG).

1) Kon. Besluit 1.3.1958.

5. Denemarken

5.1 Historische ontwikkeling

5.1.1 Aanvoer

In termen van aangevoerd volume is Denemarken de belangrijkste visproducent in de EG. 70-75 procent van de vangsten bestaat uit vissoorten die voor vismeel bestemd zijn. De grote schommelingen van de totale vangsten die zich jaarlijks voordoen kunnen dan ook veelal aan de vismeelindustrie worden toegeschreven.

Tabel 5.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Deense vloot, 1972-1987, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	153	154	193	150
Schelvis	38	27	34	11
Zw. koolvis	19	21	10	8
Wijting	66	65	46	3
Schol	48	49	36	37
Tong	1	1	1	1
Heek	1	2	2	2
Zeeduivel	0	1	1	2
Noorse kreeft	2	1	3	3
Makreel	2	23	25	31
Garnalen	4	8	10	16
Schar	5	4	7	6
Haring	358	94	84	157
Blauwe wijting	0	35	58	73
Horsmakreel	0	2	7	54
Sprot	20	260	338	134
Kever	277	261	341	219
Zandaal	337	680	544	617
Overige	61	59	92	67
Totaal	1392	1746	1832	1592
- menselijke cons. *)	427	438	457	361
- vismeel *)	965	1308	1375	1231

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol.44 en 64.

*) Splitsing tussen menselijke consumptie en vismeel is gedeeltelijk op basis van eigen schatting.

De aanvoer van vis voor menselijke consumptie bestaat voor een belangrijk deel uit kabeljauw, maar sinds 1982 is het belang van deze vissoort met bijna de helft teruggelopen naar plm. 103.000 t in 1989. De tweede belangrijkste vissoort is schol. Het belang van schelvis, zwarte koolvis en wijting is eveneens zeer sterk verminderd. De aanvoer van makreel horsmakreel en blauwe wijting juist is gestegen.

Door de quoteringsmaatregelen met betrekking tot de haringvisserij is de officiële aanvoer van haring voor de vismeelvisserij aanzienlijk verminderd terwijl tegelijkertijd het belang van zandspiering en sprout toenam. Hierbij moet echter worden bedacht dat:

- a) vis aangevoerd voor vismeel kan veelal niet meer goed worden geïdentificeerd; en
- b) ongeregistreerde bijvangst van haring is in bepaalde gevallen voor vismeel toegestaan.

De waarde van de aanvoer ligt sinds 1982 tussen 3,1 en 3,6 miljard DKK, rond 1 miljard NLG (Andersen).

5.1.2 Vloot

De samenstelling van de Deense vloot is verschoven van kleinere schepen tussen 5 en 50 brt naar grotere vaartuigen boven 200 brt. Hierdoor is het aantal schepen gedaald terwijl de bruto tonnage en het motorvermogen zijn gestegen.

Tabel 5.2 Ontwikkeling van de Deense vloot en werkgelegenheid, 1967-1988, (aantal per 31.12)

Brut-groep	1967	1972	1977	1988
5 - 15	1819	1281	1363	1239
15 - 50	2040	1804	1701	1291
50 - 100	165	199	230	202
100 - 200	89	201	274	169 *)
200 en meer	3	17	75	113 *)
Totaal	4116	3502	3643	3014
Totaal brt	.	110525	139073	122412
Totaal pk	.	510513	729928	731129
Werkgelegenheid	12774	14691	14909	.
- waarvan deeltijd	3927	3703	3971	.

Bronnen: De Wilde, FM Fiskeriberetning.

*) Aantallen schepen in 1988 voor groepen 100-200 en 200 en meer is eigen schatting.

Tot de eerste helft van de jaren '80 stonden er ruim 3.000 schepen onder 5 brt als vissersvaartuig geregistreerd. Ze zijn later van het register verwijderd omdat de eigenaars minder dan 60 procent van hun inkomen in de visserij verdienden. Deze boten werden daarom niet tot de professionele visserij gerekend.

5.2 Huidige structuur van de aanvoersector

5.2.1 Vloot

De Deense vloot bestaat in de eerste plaats uit ongeveer 1.400 trawlers, waarvan ongeveer de helft kleiner is dan 15 brt. Meer dan 60 procent van de trawlers is uitgerust met een motor tussen 200 en 600 pk en heeft een lengte tussen 12 en 21 m. Slechts enkele trawlers hebben een motorvermogen boven 1.400 pk. De tweede belangrijkste groep zijn de plm. 1.100 kleine schepen die met staandwant of met lijnen vissen. De gemiddelde grootte van deze schepen is 13 brt en 80 procent is uitgerust met een motor van minder dan 200 pk en heeft een lengte van minder dan 13 m (FM 1988).

Van aanzienlijk minder belang zijn de plm. 280 snurrevaad-schepen, die gemiddeld 34 brt groot zijn. 90 procent van deze schepen heeft een lengte tussen 12 en 20 m en is uitgerust met motoren tussen 150 en 400 pk. De laatste belangrijke groep zijn de elf grote purse seiners, die alle vanuit de noordelijke haven Hirtshals opereren. Deze schepen hebben gemiddeld 600 brt en de meeste zijn uitgerust met motoren van meer dan 2.000 pk (FM 1988).

Tabel 5.3 Structuur van de Deense vloot naar type vaartuig, (per 31.12.1988)

Type	Aantal	1000 Brt
Zijtrawlers	923	40,8
Hektrawlers	264	29,4
Andere trawlers	238	19,2
Ringzegen	11	6,7
Snurrevaad	279	9,4
Staadwant/lijnen	1079	14,2
Vaste netten	172	1,3
Andere vaartuigen	48	1,6
Totaal	3014	122,4

Bron: FM 1988.

De huidige vloot oefent zeer verschillende visserijen uit, waarbij met name de kleinere trawlers (tot 150 brt) in staat zijn flexibel in te spelen op de veranderende beschikbaarheid van ver-

Tabel 5.4 Structuur van de Deense vloot naar type en bruto tonnage, (per 31.12.88)

Type	Brt-groep					
	5-15	15-50	50-100	100-150	150-250	250 e.m.
Zijtrawlers	68	641	112	64	31	7
Hektrawlers	69	61	27	33	46	28
Andere trawlers	55	97	18	28	26	14
Ringzege	-	-	-	-	1	10
Snurrevaad	16	258	4	-	1	-
Standaardwants	841	210	26	2	-	-
Vaste netten	171	1	-	-	-	-
Andere vaartuigen	19	23	3	1	1	1
Totaal	1239	1291	190	128	106	60

Bron: FM 1988.

Tabel 5.5 Typen schepen en de uitgeoefende visserijen in 1987

Doelsoort	Gebied	Trawlers (brt-groep)						Purse seine	Standaardwants	Snurrevaad
		10-40	40-100	100-150	150-300	300-400	400 e.m.			
Kabeljauw	O, X, N, S	X	X	X	X					X
Kreeft	S, K	X	X							
Garnalen	N, S	X	X	X						
Haring	S				X			X		
Schol	N, S, K								X	X
Gemengd	N, S	X	X	X						
Sprot	S, K	X	X							
	N			X	X					
Zandpiëring	N	X	X	X	X	X	X			
Kever	N, A			X	X	X	X			
Horsmakreel	Ka						X			
Makreel	N							X		

Bron: COWI.

Gebieden: N=Noordzee, O=Oostzee, S=Skagerrak, K=Kattegat, Ka=Kanaal, A=Atlantische oceaan.

schillende vissoorten of veranderingen in prijzen. Een indicatie hiervan is weergegeven in tabel 5.5. Er zijn echter aanwijzingen dat in 1988/89 de flexibiliteit nog groter bleek als gevolg van de gewijzigde produktiviteiten.

5.2.2 Regionale spreiding van vloot en aanvoer

De 3.000 vissersschepen zijn verspreid over ongeveer 210 havens en aanlandingsplaatsen. Langs de kust van de Noordzee, Skagerrak en Kattegat is er sprake van een betrekkelijke concentratie in drie grote havens (Esbjerg, Skagen en Thyboron) en zes middelgrote havens. De meeste kleine havens liggen aan de Oostzee en aan de binnenwateren (tussen de eilanden). De belangrijkste haven aan de Oostzee is Nekso op het eiland Bornholm.

De industrievisserij is vooral geconcentreerd in Esbjerg, waar het de laatste jaren waarschijnlijk meer dan drie kwart van de totale omzet van Esbjerg vertegenwoordigt. In Esbjerg wordt ongeveer de helft van alle Deense vismeel geproduceerd. De vismeelindustrie is verder belangrijk in Thyboron en Hirtshals. Deze twee havens hebben samen een aandeel van plm. 30 procent in de totale omzet van vismeel.

Tabel 5.6 Regionale spreiding van de aanvoer en vloot, 1988 *)

Haven	(Fiscaal gebied)	Aanvoer		Vloot	
		1000 t	mln. NLG	aantal	1000 brt
Esbjerg	(Esbjerg)	687	172	207	28,5
Thyboron	(Lemvig)	234	155	343	16,9
Hirtshals	(Hjorring)	171	133	190	16,6
Skagen	(Skagen)	149	88	205	13,1
Hanstholm	(Thisted)	52	62	164	6,5
Hv. Sande	(Ringkøbing)	43	96	194	7,5
Bornholm	(Bornholm)	65	101	285	10,4
Overige		190	226	1427	23,1
Totaal		1591	1032	3015	122,5

Bron: FM Fiskeriberetning.

*) De gegevens betreffen de fiscale gebieden, waarbij ook meerdere kleinere havens inbegrepen kunnen zijn.

De toename van het belang van de Oostzevisserij had tot gevolg dat Bornholm het belangrijkste gebied is geworden voor aanvoer van kabeljauw. Aanvoer van platvis, haring en makreel is geconcentreerd langs de kust van de Noordzee en van Skagerrak.

In de havens waar een afslag gevestigd is werd in 1986 gemiddeld 66 procent van de vangsten (77 procent van de waarde) via een afslag verkocht. In de grote havens als Skagen, Esbjerg en Hirtshals was dit echter slechts 50-60 procent. Ongeveer 30 procent van de totale aanvoer geschiedt in havens waar geen afslagen zijn en dan wordt slechts een klein gedeelte (rond 10 procent) alsnog naar een afslag vervoerd. Hierdoor wordt onder andere veel

Tabel 5.7 Regionale spreiding van aanvoer van consumptievis per vissoort, 1986, (procenten)

Vissoort	West Jutland	Noord Jutland	Oost Jutland en Fyn	Sjaeland en Sydoerne	Bornholm	Totaal
Kabeljauw	23	26	6	9	37	100
Platvis	53	31	8	5	3	100
Haring	0	91	1	7	1	100
Makreel	0	100	0	0	0	100
Overige	21	56	7	10	6	100
Totaal	18	53	4	7	17	100

Bron: COWI.

kabeljauw van de Oostzee direct aan de verwerkers verkocht, terwijl een groot deel van platvis wel over de afslagen gaat. Daar er slechts 20 afslagen zijn voor de hele Deense kust, wordt ongeveer de helft van alle consumptievis direct verkocht (COWI).

72 procent van de totale vangsten worden gerealiseerd op de Noordzee, 12 procent op Skagerrak, 5 procent op Kattegat en 6 procent in de Oostzee. Het hoge aandeel van de Noordzee is te danken aan de aanvoer ten behoeve van de vismeel en goedkope pelagische soorten voor menselijke consumptie (haring en makreel). Wat aanvoer van bodemvis (kabeljauwachtigen en platvis) betreft is er een sterke verschuiving geweest van de Noordzee naar de Oostzee. Tot 1982 was de Noordzee het belangrijkste maar daarna is het de Oostzee geworden. Ofschoon deze trend de laatste jaren weer verminderde door de dalende quota was de aanvoer uit de Oostzee in 1988 twee maal groter dan in 1978. Voor Kattegat/Skagerrak geldt het omgekeerde, aanvoer is in diezelfde periode gehalveerd (Andersen).

Tabel 5.8 Rol van de visgronden voor bodemvisserij, (1000 ton)

Visgrond	1978	1982	1988
Noordzee	74	105	84
Skagerrak/Kattegat	80	63	40
Oostzee	53	97	104
Fjorden	1	1	-
Overige	2	-	2
Totaal	210	266	230

Bron: Andersen en Jensen.

5.3 De economische kracht van de Deense aanvoersector

De aanvoerwaarde bedroeg in de periode 1984-1988 3,3-3,5 miljard DKK (plm. 1 miljard NLG), (OECD, Andersen), hiervan was rond 70 procent consumptievis en 30 procent industrievis. In termen van hoeveelheden was dit plm. 20 procent respectievelijk 80 procent.

De algemene opvatting in Denemarken is dat de economische situatie van de vloot al jaren structureel vrij slecht is. De gegevens voor een eenduidige berekening van de resultaten van de sector ontbreken. Met betrekking tot de algemene economische situatie kunnen de volgende indicatoren worden genoemd:

- De vloot heeft een gemiddelde leeftijd van 30 jaar.
- Ondanks de hoge leeftijd zijn veel bedrijven in belangrijke mate met vreemd vermogen gefinancierd.
- De besomming per vaartuig ligt in Denemarken voor de meeste typen schepen rond 30-70 procent onder het niveau in Nederland.
- Het deel per opvarende ligt in Denemarken gemiddeld tussen 45 en 50.000 NLG per jaar. In Nederland is dit 65-75.000 NLG.
- Door de twijfelachtige toekomstvooruitzichten is de belangstelling van jonge mensen om de bedrijven over te nemen zeer beperkt.
- De Visserijbank heeft in 1989 een aanzienlijk verlies geleden door faillissementen. In 1990 werden ongeveer 100 schepen noodgedwongen verkocht 1).
- De achterstallige betalingen verschuldigd aan de Visserijbank zijn gestegen van ongeveer 6 miljoen NLG in het begin van 1985 naar 25 miljoen NLG begin 1989 (KDH 1988).

1) Eurofish Report 346, fs/1.

- De Deense overheid heeft in december 1987 een fonds van 100 miljoen DKK (plm. 30 miljoen NLG) beschikbaar gesteld om bedrijven in liquiditeitsmoeilijkheden te helpen.
- De Visserijbank heeft tussen 1985 en 1988 jaarlijks gemiddeld rond 40 miljoen NLG aan nieuwe leningen toegezegd. Het niveau van de jaren 1987/88 lag echter plm. 45 procent onder het niveau van 1985/86. Verondersteld mag worden dat de Visserijbank minimaal 50-60 procent van alle investeringen financiert zodat er jaarlijks maximaal 65-80 miljoen NLG geïnvesteerd werd. In Nederland was dit in diezelfde periode in de kottervisserij gemiddeld 130 miljoen NLG. In het licht van de heersende economische problemen en de dalende quota is men het in Denemarken over eens dat de totale overcapaciteit van de vloot op plm. 30 procent geraamd kan worden.

In de jaren '85-'87 beschikte men nog over redelijke quota voor kabeljauw maar de vismeelprijs was op de wereldmarkt laag. Sindsdien is de prijs voor vismeel met 50 procent gestegen maar de Deense vloot kreeg te maken met sterk verminderde quota voor kabeljauw. Er heeft zich dan ook een sterke verschuiving voorgedaan in de samenstelling van de waarde van aanvoer, met name voor wat betreft de relatieve aandelen van kabeljauw en industrievis. Drie kwart van de totale waarde wordt echter steeds uitgemaakt door kabeljauw, industrievis, schol, kreeft en garnalen.

Tabel 5.9 Aandeel in de waarde van aanvoer per vissoort in 1987 en 1989, (procenten)

Vissoort	1987	1989
Kabeljauw	38	29
Overige rondvis	5	5
Schol	11	8
Tong	2	4
Noorse kreeft	5	6
Garnalen	8	3
Haring	2	4
Overige	13	14
Totaal		
- Menselijke consumptie	85	71
- Vismeel	15	29

Bronnen: FAO, FM 1989 en Fiskeriberetning.

De verschuiving tussen vissoorten heeft vooral invloed gehad op de snurrevaad en staandwant-vloot doordat deze volledig van consumptievis afhankelijk is. Het COWI rapport gaat uit van gegevens over 1986 en concludeert dan ook dat de kabeljauwvisserij in

Tabel 5.10 *Vergelijking van de besommingen van Deense trawlers en Nederlandse kotters, 1987, (1000 NLG)*

Br-t-groep	Denemarken	Nederland
10-20	190	270
20-40	230	780
40-60	460	810
60-100	570	800
100-150	820	1000
150-300	1100	1600
400 en meer	1370	2260

Bronnen: COWI, LEI.

belangrijke mate bijdraagt tot de exploitatieresultaat van de schepen. In het vervolgrapport over de jaren 1987/88 komt men op basis van de veranderde situatie tot volledig andere conclusies. Flexibiliteit ten aanzien van de te bevissen soorten is essentieel voor het voortzetten van de bedrijven en er zijn indicaties dat staandwant schepen omgebouwd worden tot trawlers, die deze flexibiliteit wel hebben. Van de plm. 1.500 trawlers die in 1988 actief waren, behaalde de helft meer dan 50 procent van hun besomming uit consumptievis. Van de overige plm. 1.600 vaartuigen hebben er 1.350 meer dan 90 procent van hun besomming in de consumptievisserij moeten behalen (Andersen).

De schepen van vergelijkbare grootte besommen echter in Denemarken aanzienlijk minder dan in Nederland. Ook de beloning van de bemanning ligt veel lager.

Tabel 5.11 *Leeftijdsopbouw van de vloot in Denemarken (per 31.12.1988)*

Type	Leeftijd (jaren)				Totaal
	0-9	10-24	25-39	40 e.m.	
Zijtrawlers	28	245	439	211	923
Hektrawlers	58	122	52	32	264
Andere trawlers	29	85	83	41	238
Ringzegen	1	7	3	0	11
Snurrevaad	7	45	129	98	279
Staadwant	137	501	198	243	1079
Vaste netten	14	91	27	40	172
Andere vaartuigen	7	5	12	24	48
Totaal	281	1101	943	689	3014

Bron: FM 1988.

De Deense vloot bestaat uit relatief oude schepen met een gemiddelde leeftijd van 29 jaar (eind 1988). Bijna twee derde van de varende vloot is gebouwd tussen 1955 en 1979. In deze periode maakte de Deense visserij een hausse door en er werden jaarlijks gemiddeld 65 tot 85 nieuwe schepen in de vaart gebracht. 860 schepen zijn voor 1955 gebouwd, terwijl slechts 281 van 1980 of later dateren.

5.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

5.4.1 Consumptie

In het licht van de grote aanvoer ligt de consumptie van vis betrekkelijk laag op plm. 17 kg per persoon (FAO). Er worden vooral de Noordzeesoorten gegeten als kabeljauw, schol en haring.

5.4.2 Vismeelindustrie

De zes opererende vismeelbedrijven zijn in eigendom van de lokale aanvoersector en als zodanig zijn ze gevestigd in de grote havens in Jutland. Zij verwerken jaarlijks ongeveer 1,5 miljoen ton vis tot 300.000 ton vismeel en 90.000 ton visolie. In 1986 was de totale omzet rond 1,3 miljard DKK (400 miljoen NLG), waarvan 88 procent was uit vismeel en 12 procent uit olie. In de latere jaren is de waarde gedaald door minder aanvoer en lagere prijzen. 70 procent van de omzet wordt behaald door export. De bedrijven bieden werk aan 600-700 mensen (COWI).

De produktie van vismeel wordt in belangrijke mate bepaald door de seizoenmatige beschikbaarheid van zandspiering, die vooral tussen april/mei en augustus wordt gevangen, met een sterke piek in juni. Dit seizoenspatroon is in de afgelopen tien jaar versterkt. De capaciteit van de verwerkende bedrijven is afgestemd op de piekaanvoer van juni, zodat op jaarbasis de gemiddelde capaciteitsbenutting slechts 40 procent is (COWI).

5.4.3 Verwerking van consumptievis

In tegenstelling tot de aanvoersector, is de Deense visverwerking een moderne en groeiende bedrijfstak.

De bedrijven die met verwerking en handel ten behoeve van menselijke consumptie bezig zijn, zijn in belangrijke mate afhankelijk van ingevoerde grondstoffen.

De Deense visverwerkende sector bestaat uit ongeveer 300 bedrijven, waarvan 20 tot 25 grote. Deze hebben meer dan 100 mensen in dienst. Daarnaast zijn er nog rond 130 groothandelsbedrijven. De sector biedt werk aan ongeveer 10.000 mensen. In 1986 was de totale omzet van de verwerkende bedrijven ruim 7,1 miljard DKK (2,2 miljard NLG) (COWI).

Tabel 5.12 Voorzieningsbalans voor de belangrijkste vissoorten, 1986, (1000 ton)

Vissoort	Herkomst			Bestemming			Totaal
	Deense aanvoer	buitenl. aanvoer	invoer	binnenl. markt	uitvoer	overige)	
Kabeljauw	160	33	119	32	259	21	312
Haring	80	40	35	16	137	2	155
Platvis	53	8	21	15	51	16	82
Makreel	22	20	5	14	26	7	47

Bron: COWI.

*) Overige = Vooral maaltijden, gepaneerde produkten en dergelijke die niet onderverdeeld konden worden naar binnenlandse markt en uitvoer.

Tabel 5.13 Belangrijkste vissoorten en produkten, 1986

Vissoort/ produkt	Omzet (mln. DKK)	Hoeveelheid (1000 ton) *)
<i>Haring</i>	<i>813</i>	<i>103</i>
- vers, bewerkt	339	68
- gemarineerd	201	10
- diepvries filet	52	10
- gezouten filet	46	6
<i>Makreel</i>	<i>327</i>	<i>19</i>
- conserven	272	17
<i>Kabeljauwachtigen</i>	<i>2300</i>	<i>92</i>
- diepvries filet kabeljauw	1587	61
- andere diepvries filet	257	12
- verse kabeljauw filet	255	10
- gezouten kabeljauw	121	12
<i>Platvis</i>	<i>543</i>	<i>15</i>
- schol filet	422	12
- andere filet	82	2
- gerookte hele vis	38	2
<i>Zalmachtigen</i>	<i>406</i>	<i>4</i>
- gerookte zalm	354	3
- gerookte forel	35	1

Bron: COWI.

*) Hoeveelheid is in produktgewicht.

5.4.4 Uitvoer

Denemarken is de grootste visexporteur binnen de EG. De totale waarde van de uitvoer bedroeg in 1988 plm. 3,5 miljard NLG wat 45 procent meer is dan de nominale waarde in 1982. De prijsindex is echter in deze periode met rond 35 procent gestegen zodat de reële groei 8 procent bedroeg.

De belangrijkste vissoort was traditioneel kabeljauw, met een aandeel van ongeveer 20 procent. Sinds 1982 is het belang van de doorvoer van de Groenlandse garnalen sterk toegenomen, zodat het aandeel van dit produkt in 1988 bijna een kwart van de totale exporten bedroeg. Een aanzienlijk kleinere rol spelen zalm, forel en haring, (bijlage 5, tabel 1).

De belangrijkste produkten zijn de diepgevroren pandalus garnalen, verse kabeljauw filets voor de Europese markt, diepvries kabeljauwfilet voor USA en halfprodukten van haring voor de Duitse conservenindustrie.

De belangrijkste landen van bestemming zijn Duitsland (20 procent van de waarde in 1987/88), Italië (15 procent), Frankrijk (13 procent) en Verenigd Koninkrijk (12 procent). Sinds 1979/80 is het belang van Duitsland als afnemer van Deense visprodukten geleidelijk gedaald van 30 naar 20 procent en dat van Italië gestegen van 7 naar 15 procent. Ongeveer 70 procent van de export is bestemd voor andere EG-landen. Sinds het begin van de jaren '80 is ook de uitvoer naar Japan zeer sterk gestegen van plm. 16 miljoen NLG in 1982 naar 270 miljoen NLG in 1988, met name dankzij de export van garnalen, die tot 1987 meer dan 90 procent van de totale waarde vertegenwoordigden. In 1988 werd het aandeel van zalm rond 10 procent (DFE).

5.4.5 Invoer

De Deense invoer ten behoeve van de verwerkende industrie en heruitvoer is vrij omvangrijk. In de laatste jaren bedroeg de invoerwaarde bijna de helft van die van de uitvoer. De belangrijkste soorten, die ook een zeer sterke groei sinds 1982 laten zien, zijn de reeds genoemde pandalus garnalen uit Groenland en kabeljauw. Deze twee soorten vertegenwoordigen meer dan de helft van de totale invoerwaarde.

Denemarken voert traditioneel in uit drie landen : Groenland, Faeröer en Noorwegen. Deze landen leveren 70 procent van de Deense invoerwaarde.

5.5 Visserijbeleid

De Deense visserijpolitiek is betrekkelijk complex omdat men rekening moet houden met verschillende aspecten:

- twee en soms drie of meer gebieden waarvoor aparte quota zijn vastgesteld

- een aantal belangrijke visbestanden;
- een sterke seizoenmatigheid van sommige visserijen - kabeljauw in de Oostzee tussen januari en april, zandspiering tussen mei en augustus;
- een grote flexibiliteit van de vloot, die potentieel tot gevolg kan hebben dat elke "goede visserij" snel veel schepen aantrekt.

Het beheerssysteem dat in 1990 werd toegepast vloeide voort uit de politiek die reeds in de voorgaande jaren werd gevoerd, maar legde verdere beperkingen op ten aanzien van de flexibiliteit en de toegestane vangsten per vaartuig.

5.5.1 Beheersing van de aanvoer

De aanvoer wordt gereguleerd door een aantal maatregelen:

1. Spreiding van aanvoer wordt nagestreefd door het vaststellen van quota per kwartaal voor alle belangrijke vissoorten.
2. De flexibiliteit wordt beperkt door de instelling van specifieke vergunningen die toegang geven tot bepaalde visserijen. Hierbij gaat het vooral om de kabeljauwvisserij in de Oostzee en de haring- en makreelvisserij in verschillende gebieden. De schepen die aan deze visserijen deelnemen mogen tijdens de geldigheid van hun vergunning geen andere visserij uitoefenen wat gebied of vissoort betreft.

Tabel 5.14 Regeling voor kabeljauw in 1990, (tonnen)

	Noordzee	Skagerrak	Kattegat	Oostzee
Quotum per periode				
- 1.1-31.3	6050	4200	2500)
- 1.4-30.6	5200	4200	1000)37810
- 1.7-31.12	9635	8455	1520	9500
- Totaal EG	20885	16855	5020	47310
- Zweedse zone	5515			
Maximumvangst per schip per kalendermaand				
- tot 12 m	12	12	4 t/reis	25
- 12-16 m	16	16	"	35
- 16-20 m	17,5	17,5	"	35
- 20-22 m	17,5	17,5	"	45
- 22-26 m	19	19	"	45
- 26 m en meer	19	19	"	50
Industrievaartuigen				
- max./reis	1,5	1,5	2 t/reis	0
- max./maand	4,5	1,5	"	0

Bron: Fiskeriministeriet bekendtgørelse nr. 884 van 22.12.1989.

3. De aanvoer per vaartuig wordt gereguleerd door middel van toegestane maxima per reis of per maand, waarbij de meest restrictieve regeling geldt.

De betreffende ministeriële verordening gold voor de eerste zes maanden van 1990, terwijl voor de tweede helft een andere regeling in het leven geroepen kon worden. Bovendien konden de toegestane hoeveelheden per maand of per reis elke maand worden gewijzigd, wat ook gebeurde.

De Deense minimummaat voor kabeljauw in de Noordzee is 40 cm, wat groter is dan die van de EG (33 cm). Grotere maten gelden ook voor schelvis en zwarte koolvis.

5.5.2 Beheersing van visserijinzet

Het Meerjarig oriëntatieprogramma schrijft een beperking van de vloot met ongeveer 10 procent voor. De einddoelstelling is reeds in het begin van 1990 gerealiseerd dankzij een saneringsregeling die in 1987 werd ingesteld. In dat jaar is er rond 98 miljoen DKK. aan sanering uitgegeven. In 1988 was dit 132 miljoen en in 1989 was het ongeveer 66 miljoen DKK (39 en 19 miljoen NLG). In de periode '84-'86 was er al 40 miljoen DKK (12 miljoen NLG) aan sanering besteed.

Tabel 5.15 Meerjarig oriëntatieprogramma (1000 pk, 1000 brt)

Type	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	situatie doelstelling		situatie doelstelling	
	1.1.'87	31.12.'91	1.1.'87	31.12.'91
Zegenvisserij	19	21	6,7	7,0
Trawlers boven 36 m	83	74	29,4	24,0
Basisvloot	569	516	89,2	78,2
Schepen onder 12 m	93	86	10,8	10,0
Totaal	764	697	136,1	119,2

Bron: EG Publikatieblad no. L66/16, 14.3.1990.

Investering in nieuwe schepen wordt ontmoedigd doordat voor een financiering door de Visserijbank wordt geëist dat men 30 procent meer tonnage uit de vaart haalt dan men nieuw gaat bouwen. In de praktijk blijkt een volledige financiering door particuliere banken moeilijk en ook dan wordt geëist dat een even grote tonnage wordt ingetrokken. Deze beperkende regelingen gelden al sinds 1985. Bovendien worden alle aanvragen bij de Visserijbank beoordeeld door een commissie waarin zowel de overheid als

het bedrijfsleven zitting hebben zodat ook de Bank tot op zekere hoogte voor regulering kan worden gebruikt.

De boomkor voor schepen met meer dan 500 pk is in Denemarken verboden.

5.5.3 Steun aan de sector

De steun aan de sector wordt in de eerste plaats verleend door de Visserijbank. De Bank financiert investeringen tot een maximum van plm. 60 procent van de marktwaarde van het schip. De Bank geeft gunstigere voorwaarden dan de commerciële banken -de rente ligt 2-3 procentpunten lager en voor nieuwere schepen kan de looptijd van de lening 15-20 jaar zijn. Voor oudere schepen is dit tien jaar. De Bank heeft in de laatste jaren rond 400 leningen per jaar verstrekt met een waarde van 250 miljoen DKK (75 miljoen NLG). In totaal heeft men 5.000 leningen uitstaan. De Bank was ook belast met het beheer van een in 1987 door de overheid opgerichte speciaal fonds ter waarde van 100 miljoen DKK. Hiermee konden bepaalde kort lopende schulden worden omgezet in lang lopende leningen.

Daarnaast worden er in de laatste jaren kleinere bedragen uitgetrokken voor specifieke doeleinden:

- 3 miljoen DKK binnen de EG-verordening 355/77 voor modernisering van visverwerking voor menselijke consumptie;
- 10 miljoen DKK voor modernisering van de vloot, inclusief schepen tussen 9 en 12 m, die anders buiten de EG-verordening 4028/86 vallen;
- 3,5 miljoen DKK voor experimentele visserij;
- 2,1 miljoen DKK voor benutting van consultants.

5.5.4 Controle en vervolging

In de periode 1988/89 heeft de Deense overheid een uitgebreid controleapparaat opgebouwd, dat bestaat uit steeksproefgewijze controle op aanvoer in de havens en een computersysteem om de logboeken en alle eerste transacties van vis te kunnen volgen. Alle schepen zijn verplicht zich minstens twee uur voor aanlanding te melden bij de Visserijinspectie en voor het lossen van de vangst moet toestemming worden gegeven.

Het Visserijministerie heeft een computer on-line verbinding met alle belangrijke afslagen, waardoor men inzicht heeft in ongeveer 50 procent van de aanvoer. De eerste kopers van vis buiten de afslag zijn verplicht een kopie van alle transacties aan het Ministerie door te geven. Deze gegevens worden gekoppeld aan de data uit de logboeken.

Voor sommige overtredingen kunnen administratief boetes worden opgelegd, bijvoorbeeld 2.000 DKK voor het niet tijdig (binnen 48 uur) inzenden van het logboek. De huidige regeling specificeert expliciet dat de gehele vangst of besomming in beslag genomen kan worden ook al kan niet met zekerheid worden bewezen dat

het geheel betrekking heeft op strafbare praktijken. Er zijn enkele vrij zware straffen opgelegd voor overtreding van de (bij)vangstbeperkingen. De volledige besomming werd dan in beslag genomen en men kreeg een boete opgelegd van 3-maal deze besomming.

6. Ierland

6.1 Historische ontwikkeling

6.1.1 Aanvoer

Door een aantal historische omstandigheden is de Ierse visserij pas in de afgelopen 30 jaar tot ontwikkeling gekomen. De aanvoer is eerst gegroeid tussen 1963 en 1972 van 25 naar rond 85.000 ton en is tot 1977 op dat niveau gebleven. Binnen de Haagse akkoorden (1976) kreeg Ierland de mogelijkheid om de visserijsector uit te breiden en in de verdeelsleutel van de quota werd met deze uitbreiding rekening gehouden. In de daaropvolgende vijf jaar is de aanvoer tot 200.000 ton toegenomen.

Het waren vooral de pelagische soorten, makreel, haring en horsmakreel, die de expansie mogelijk hebben gemaakt. Deze drie soorten vormen rond drie kwart van de groei en zij hebben samen een even hoog aandeel in de huidige produktie.

Tabel 6.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Ierse vloot, 1972-1987, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	3,3	5,5	10,2	7,7
Schelvis	5,6	0,9	5,5	3,3
Wijting	4,4	8,8	12,2	9,5
Schol	1,5	1,7	1,7	3,1
Tong	0,2	0,3	0,4	0,5
Heek	0,1	0,1	1,1	1,8
Zeeduivel	0,0	0,1	1,2	1,6
Schartong	0,2	0,2	1,8	2,2
Noorse kreeft	1,8	2,9	5,2	4,4
Makreel	4,6	23,0	119,8	90,1
Sprot	5,9	6,1	4,1	2,2
Haring	47,8	23,4	29,7	39,6
Horsmakreel	-	-	-	31,5
Overige	5,9	13,3	9,6	23,2
Totaal	81,3	86,3	202,6	220,7

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

Het economische belang van de verschillende vissoorten is in de afgelopen 5-10 jaar aanzienlijk gewijzigd. Binnen de groep van

de pelagische vissoorten is het belang verschoven van haring naar makreel en horsmakreel. De rol van de Noorse kreeft is versterkt maar fluctueert. Daarnaast is er een aantal nieuwe soorten opgekomen zoals schol, heek, zeeduivel, hondshaai en schartong. Deze soorten waren in 1987 bijna even belangrijk als wijting. Hierdoor is de visserij meer gediversificeerd geworden.

Tabel 6.2 Vijf belangrijkste vissoorten - aandeel in de totale waarde, (procenten)

Vissoort	1977	1982	1987
Kabeljauw	8	10	10
Wijting	7	5	6
Noorse kreeft	9	17	12
Makreel	7	29	15
Haring	25	11	8
Overige	44	28	49
Totaal	100	100	100

Bronnen: Schatting op basis van O'Connor en DM 1987b.

6.1.2 Vloot

De ontwikkeling van de vloot is moeilijk te kwantificeren, omdat de beschikbare gegevens niet erg betrouwbaar zijn. Het grootste deel van de vloot bestaat immers uit schepen onder 12 m. Volgens de wet zijn de schepen onder 65 ft (20 m) niet verplicht een visserijlicentie aan te vragen. Zij hebben deze licentie wel nodig als zij in de vaart worden gebracht, maar hoeven deze niet meer te vernieuwen. Aan de andere kant bestaat het vermoeden dat kleine schepen ook zonder licentie aan de visserij deelnemen. In verband met de EG-verordening is men nu bezig een correct register op te zetten. De getallen met betrekking tot de vloot zijn dan ook slechts zeer indicatief.

De omvang van de Ierse vloot is waarschijnlijk sinds het begin van de jaren '70 geleidelijk gegroeid, mede dankzij de beschikbare nationale en FEOGA steun. Het grootste deel van de vloot bestaat echter nog altijd uit kleine schepen onder 12 m en 15 brt, die slechts seizoensmatig ingezet kunnen worden. Het aantal kleinere trawlers tussen plm. 15 en 25 m is eveneens toegenomen. Daarnaast heeft zich in de jaren '70 een nieuwe ontwikkeling voorgedaan op het gebied van de pelagische visserij. Eerst is er een aantal haringtrawlers in de vaart gekomen en in de jaren '80 een zestal grote purse-seiners met rsw-tanks (gekoeld zeewater) aan boord. In 1987 is bovendien een grote vriestrawler aan de vloot toegevoegd. In de jaren '80 is er een aantal ex-Nederlandse

boomkorkotters in de vaart gebracht om de platvisquota in de Ierse Zee te exploiteren. Hun vangstcapaciteit blijkt echter te groot te zijn zodat zij een groot deel van het jaar al dan niet met andere vistuigen in andere gebieden moeten vissen. Daarnaast zijn er twaalf ex-Spaanse trawlers in joint ventures onder de Ierse vlag gekomen. Zij richten zich vooral op heek, zeeduivel en schartong.

De visserij geeft werk aan plm. 8000 mensen, maar daarvan werkt meer dan de helft slechts op part-time basis.

Tabel 6.3 Ontwikkeling van de Ierse gemotoriseerde vloot, 1970-1985

Br-t-groep	1970	1980	1985
tot 10	636	1082	1064
11-15	23	115	72
16-25	30	40	55
26-50	160	154	183
51-75	59	110	105
75-99	-	47	36
100 en meer	27	68	81
Totaal	935	1616	1596

Bron: O'Connor.

6.2 Huidige structuur van de aanvoersector

De BIM (1987a) karakteriseert de structuur van de vloot in 1987 als volgt. De grootste groep zijn de kleine "inshore" schepen (plm. 6-18 m) die veelal slechts seizoenmatig actief zijn. Zalm en kreeft behoren tot de belangrijkste soorten waarop wordt gevist. Daarnaast wordt staandwant gebruikt voor verschillende soorten bodemvis en de schepen worden verhuurd voor de sportvisserij. Een groep van rond 1.000 niet gemotoriseerde schepen (met buitenboord motoren of slechts roeispanten) vist eveneens op zalm tijdens het hoogseizoen tussen juni en augustus.

De "near-water" trawlers (18-27 m) zijn vaak ruim twintig jaar oud. De kleinere richten zich op bodemsoorten terwijl de grotere in de jaren '70 voor de vangst van haring gebouwd waren en vissen nu zowel haring als bodemvis, afhankelijk van het seizoen en de vangbaarheid.

Van de "off-shore" schepen zijn er 16 uitgerust met gekoelde zeewatertanks ten behoeve van de pelagische visserij op haring, makreel en horsmakreel. De overige zes, waarvan een aantal boomkorschepen, vissen op bodemvis. De "distant-water" schepen zijn purse-seiners die de pelagische soorten exploiteren. Hiervan zijn

er 6 verlengde oudere vaartuigen van 49 tot 55 m en een het grootste schip van de Ierse vloot - een vrie strawler van plm. 65 m. In 1990 is bovendien een kleinere vrie strawler (plm. 35 m) voor bodemvis in de vaart gekomen.

Tabel 6.4 *Structuur van de Ierse vloot, 1987*

Type	Lengte (m)	Aantal
Inshore	tot 12	1434
	12-18	282
Near water	18-21	171
	21-27	117
Off-shore	27-40	22
Distant water	49-55	7
Totaal		2033

Bron: BIM 1987a.

6.2.1 Regionale spreiding

Er is een duidelijk verschillend regionaal patroon van aanvoer van pelagische en demersale vissoorten. Ongeveer drie kwart van de pelagische soorten wordt aangevoerd in Killybegs, waardoor

Tabel 6.5 *Regionale spreiding van aanvoer, 1987, (miljoen NLG, 1000 t)*

Haven	Bodemsoorten		Pelagische s.		Totaal	
	waarde	hoeveelheid	waarde	hoeveelheid	waarde	hoeveelheid
Killybegs	9	4,2	41	115,3	50	119,5
Howth	24	8,2	0	0,9	25	9,1
Castletownbere	11	3,3	1	2,4	13	5,7
Dunmore East	7	2,5	3	6,4	10	8,9
Rosaveal	9	3,1	2	4,4	11	7,5
Overig Ierland	80	28,4	9	20,3	89	48,7
Buitenland	20	3,8	0	2,6	20	6,4
Transshipment	-	-	6	14,8	6	14,8
Totaal	160	53,6	64	167,1	224	220,6

Bron: DM 1987b.

dit verreweg de belangrijkste haven van Ierland is. De aanvoer van bodemvis is aanzienlijk meer gespreid. Ongeveer de helft van alle bodemvis wordt aangeland buiten de vijf voornaamste havens. De grootste haven voor bodemvis is Howth bij Dublin met een aandeel van iets meer dan 10 procent in de hele Ierse visserij.

6.3 De economische kracht van de Ierse aanvoersector

De stijgende prijzen van vis en de lagere olieprijs hebben sinds 1987 de resultaten aanzienlijk verbeterd, nadat deze jaren lang betrekkelijk zwak zijn geweest. Deze verbetering is ook zichtbaar doordat vrijwel alle aflossingen op enkele honderden leningen die BIM heeft uitstaan op tijd worden voldaan. Een andere indicator zijn de 260 aanvragen voor nieuwe licenties die in 1990 bij de Dept. of Marine lagen.

Hierbij moeten wel twee kanttekeningen worden geplaatst. De exploitatieresultaten worden in belangrijke mate positief beïnvloed doordat er subsidies tot 50 procent van de investering beschikbaar zijn. Er zijn geen kosten baten gegevens beschikbaar. Daarnaast is het mogelijk dat een aantal mensen licenties heeft aangevraagd omdat er waarschijnlijk een licentiesysteem wordt ingevoerd en men wil niet "buiten de boot vallen".

De Ierse vloot richt zich in belangrijke mate op de vissoorten waarvoor geen nationale quota zijn vastgesteld. In 1987 vormden deze 32 procent van de totale aangevoerde hoeveelheid, waarbij 25 procent van de pelagische soorten, 28 procent van de demersale en 47 procent van de schaaldieren (O'Connor, DM 1987b).

De Ierse vloot heeft wel met een aantal problemen te maken. Er is sprake van een technologische achterstand door de hoge gemiddelde leeftijd van de schepen en doordat ze relatief klein zijn. Het grootste deel van de vloot kan daarom alleen bij goed weer uitvaren. De veiligheid laat vaak te wensen over. Hierdoor blijven de visgronden bij Rockall en Porcupine Bank voor de meeste schepen onbereikbaar.

Tabel 6.6 Leeftijdsopbouw van de vloot in 1987

Lengte (m)	Gemiddelde leeftijd
tot 12	18
12-18	30
18-40	24
40 en meer	5

Bron: BIM 1987a.

De ongunstige leeftijdsopbouw werd mede veroorzaakt doordat de investeringen in nieuwe schepen na 1984 sterk zijn gedaald. In plaats daarvan investeerde men in tweedehands schepen uit andere EG-landen.

De quota van de pelagische soorten worden vrijwel altijd volledig benut en de visserij moet voortijdig worden gesloten. Wat de bodemsoorten betreft is men van mening dat de quota in de Ierse Zee niet opgevist kunnen worden omdat dit niet rendabel zou zijn. De TAC's zouden deels uit "papieren vis" bestaan. In de Keltische Zee wordt zeer sterke concurrentie ondervonden van de Spaanse longline vloot, die de bewegingsvrijheid van de Ierse trawlers beperkt.

De ontwikkeling van de Ierse "off shore" vloot zal afhangen van de mogelijkheden de niet-gequoteerde soorten te exploiteren. Hiervan is echter de horsmakreel de enige waarvoor een markt bestaat. Blauwe wijting werd tot nog toe alleen voor vismeel gebruikt en hiervoor is de visserij op verder afgelegen gronden niet rendabel. Silver smelt lijkt wel mogelijkheden te bieden voor "minced fish" produkten, maar de juiste technologie moet nog worden ontwikkeld.

6.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

6.4.1 Consumptie

De jaarlijkse consumptie van vis in Ierland ligt op ongeveer 14 kg per hoofd (aanvoergewicht), dat wil zeggen in totaal bijna 50.000 ton. Dit betekent dat het grootste deel van de Ierse aanvoer in het buitenland afgezet moet worden, al dan niet verwerkt.

6.4.2 Verwerking

De Ierse visverwerking bestaat uit ruim 100 bedrijven, waarvan 22 pelagische vis verwerken, 40 bodemvis, 34 schaal- en schelpdieren en 26 zijn rokerijen. De laatste groep richt zich vooral op zalm. Sommige bedrijven ontplooiën meer dan een activiteit. Hun totale omzet beloopt rond 300 miljoen NLG en zij geven werk aan 1.700 full-time en 1.200 part-time werknemers. De verwerkingssector is ontstaan in de laatste 10-15 jaar.

De meeste bedrijven zijn relatief klein - ongeveer 90 hebben minder dan 20 mensen in dienst en 83 hebben een omzet van minder dan 3 miljoen NLG. Aan de andere kant zijn er slechts 6 bedrijven met meer dan 100 werknemers en 8 met een omzet van meer dan 9 miljoen NLG (O'Connor). Deze acht realiseerden in 1986 gezamenlijk 32 procent van de totale omzet van deze sector. Sommigen integreren verwerking en vangst (BIM 1987a).

Ongeveer 20-30.000 ton wordt jaarlijks verwerkt tot vismeel.

6.4.3 Invoer

In 1987 werd rond 40.000 ton (produktgewicht) met een waarde van 119 miljoen NLG ingevoerd. Het betrof met name vis uit het Verenigd Koninkrijk, waarvan ongeveer twee derde in Ierland werd verwerkt en opnieuw geëxporteerd. Ongeveer 30 procent van het totaal was bestemd voor de binnenlandse consumptie. Dit betreft vooral fish fingers, gepaneerde filets en andere bereidingen (O'Connor).

6.4.4 Uitvoer

De Ierse uitvoer kan worden verdeeld in twee onderdelen. Enerzijds is er de uitvoer van grote hoeveelheden van diepgevroren niet-bewerkte pelagische vis naar Nigeria en andere Afrikaanse landen en de over-side sale aan de Oost-Europese en Nederlandse vriesschepen. Aan de andere kant voert men duurdere vissoorten uit naar Frankrijk en Spanje.

In termen van hoeveelheden zijn het Verenigd Koninkrijk en Nigeria de belangrijkste afzetlanden met relatieve aandelen van 22 respectievelijk 24 procent. Het Verenigd Koninkrijk neemt vooral de traditionele soorten af - kabeljauw, wijting en schelvis. Nigeria is de markt voor diepgevroren makreel en horsmakreel. In 1988 was makreel de belangrijkste vissoort in termen van waarde met een aandeel van meer dan 20 procent.

Haring wordt vooral uitgevoerd in de vorm van half-produkten naar Duitsland en Nederland of direct verkocht aan de Oosteuropese vriesschepen. De haringvisserij ten zuid-westen van Ierland wordt speciaal gereguleerd ten behoeve van de produktie van kuit. Ierland heeft sinds 1982 de uitvoer van haringkuit naar Japan zeer snel uitgebreid. Terwijl in dat jaar de uitvoer bijna nihil was, bedroeg deze in 1987 al 55 miljoen NLG.

De diversificatie van de Ierse aanvoer werd mogelijk gemaakt door de uitvoer van de nieuwe soorten (zeeduivel, schartong en heek) naar Frankrijk en Spanje. In het laatste geval hebben de Spaanse joint-ventures in Ierland hieraan in belangrijke mate bijgedragen.

6.5 Visserijbeleid

6.5.1 Beheersing van visserijinzet

Alle vissersschepen zijn verplicht een algemene licentie te hebben als ze in de vaart worden gebracht (Sea fishing boat licence). De schepen boven 65 ft (20 m) moeten deze licentie jaarlijks vernieuwen, maar de kleinere schepen zijn hiervan vrijgesteld. Hierdoor is in de loop der jaren het visserijregister sterk "vervuild" geworden. Het is dan ook niet duidelijk in welke mate de vloot die als uitgangspunt voor het Meerjarig oriëntatie-

programma is genomen de werkelijke grootte weerspiegelt. Een nieuw register zou in de zomer van 1990 operationeel moeten worden. Alle vissersschepen hadden zich daarom voor 31.8.1989 op-nieuw moeten laten registreren.

Ierland is een van de landen die zijn vissersvloot in het kader van de EG-verordening 4028 aanzienlijk zou moeten beperken met in totaal rond 47.000 pk (9.000 brt), wat ongeveer 17 procent van de hele vloot vertegenwoordigt.

Tabel 6.7 Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 pk, 1000 brt)

Grootte schip	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	situatie doelstelling		situatie doelstelling	
	1.1.'87	31.12.'91	1.1.'87	31.12.'91
Tot 12 m	45	37	8.2	6.8
Boven 12 m	243	204	44.8	37.1
Totaal	288	241	53.0	43.9

Bron: EG, Publikatieblad nr. L 62/27.

Het is echter niet duidelijk waarom deze beperking doorgevoerd zou moeten worden nadat de Ierse vloot met een continue steun van de EG werd uitgebreid. De meeste demersale quota worden niet volledig benut. De pelagische rechten worden wel overschreden, maar de vloot richt zich in toenemende mate op de niet gequoteerde soorten. De voorziene vermindering kan niet alleen in de pelagische vloot worden gerealiseerd.

Ken aantal visserijen wordt door speciale licenties gereguleerd. Het betreft haring, makreel, heek en tong. De schepen die aan deze visserijen willen deelnemen moeten een specifieke licentie aanvragen.

In het geval van haring worden vier verschillende gebieden onderscheiden - Ierse Zee, Keltische Zee, zuid+zuid-west en noord+noord-west. De Keltische Zee is alleen toegankelijk voor drijfnet-schepen onder 50 ft. Ten zuiden van Ierland wordt vooral voor haringkuit gevist, zodat de haringvisserij buiten het kuitseizoen gesloten blijft. In de noordelijke gebieden wordt gepoogd de aangevoerde hoeveelheid van de pelagische soorten te reguleren met quota per schip en een eventuele tijdelijke sluiting in het geval van te grote vangsten, die niet verwerkt kunnen worden. Tot 1989 was dit de verantwoordelijkheid van het Department of Marine maar sinds het begin van 1990 wordt dit gedaan door een overlegcommissie waarin de vloot en de verwerkers vertegenwoordigd zijn.

6.5.2 Beheersing van aanvoer

In de heekvisserij krijgen de schepen een maximum hoeveelheid toegekend die zij per reis mogen aanvoeren. In 1989 was dit voor trawlers 4 ton, seiners 7 ton en beugschepen 10 ton. Schepen onder 55 ft hoefden geen vergunning te hebben.

Tongquotum in de Ierse Zee (boven 52.30 n.b.) wordt verdeeld tussen de boomkorkotters en de trawlers met de respectievelijke hoeveelheden van 70 en 26 ton. De vangst van de boomkorkotters mag maximaal uit 40 procent tong bestaan en die van de zijtrawlers uit 5 procent tong. De boomkorkotters zijn dan ook jaarlijks gedwongen in april of mei naar andere visgronden te zoeken. In de gebieden VIIf,g gold een maximale bijvangst van tong van 10 procent voor de boomkorkotters en 5 procent voor de rest van de vloot 1).

In de makreevisserij worden vangsten per schip en gesloten seizoenen gehanteerd.

6.5.3 Steun aan de sector

De Irish Sea Fisheries Board (BIM 1987b) is verantwoordelijk voor de bevordering van de Ierse visserij. Alle steun die de sector ontvangt gaat via deze instelling. Het belangrijkste programma van de laatste jaren is het Marine Credit Plan, waarvan de laatste versie in 1987 werd gestart. Het plan is een combinatie van nationale en FEOGA schenkingen en zachte leningen. BIM assisteert ook de aanvragers bij het invullen van de FEOGA formulieren.

De jonge gekwalificeerde schippers (onder 40 jaar, in het bezit van de vereiste papieren) komen bovendien in aanmerking voor extra steun. Voor nieuwe schepen boven 12 m kan een BIM schenking van 15 procent worden toegekend. Voor schepen onder 33 m kan FEOGA 5 procent extra bijdragen.

De BIM berekent voor de leningen een rente die ongeveer gelijk is aan de rente op staatsobligaties. Dit is aanzienlijk goedkoper dan de commerciële leningen; in april 1990 rond 10 procent ten opzichte van 14 procent.

1) Irish Fishermen Org., Information Bulletin 1/90.

Tabel 6.8 Marine credit plan 1987, (procenten)

Type invest./ Lengte (m)	Eigen kapitaal	Schenken		BIM lening	Bank lening	
		BIM	FEOGA		met garantie	zonder garantie
Nieuwbouw						
- 6-9 m	10	25	0	65	0	0
- 9-17 m	10	10	35	45	0	0
- 17-25 m	10	10	35	0	20	25
- 25-33 m	10	10	35	0	0	45
Modernisering *)						
- 6-9 m	15	15	0	65	0	0
- 9-12 m	15	15/10	0/35	70/40	0	0
- 12-20 m	15	15/10	0/35	70/40	0	0
- 20-33 m	15	15/10	0/35	0	0	0
Tweedehands schepen (onder 20 jaar)						
a) reeds in de vloot						
- 12-17 m	10	0	0	90	0	0
- 17+ m	10	0	0	0	45	45
b) uit het buitenland						
- 12-20 m	10	0	0	0	30	60
- 20-33 m	10	0	0	0	20	60

Bron: BIM 1987b.

*) De twee waarden onder modernisering zijn van toepassing afhankelijk van de grootte van de investering. Voor schepen onder 12 m is de grens 12.000 ECU en boven 12 m is dit 25.000 ECU. De kleinere investeringen krijgen dus een procentueel hogere steun.

6.5.3.1 BIM ontwikkelingsplan

BIM heeft in 1988 een ontwikkelingsstrategie geformuleerd om de ingezette groei tot in 1991 door te laten gaan. De visserij wordt gezien als een belangrijke sector voor de economie van de rurale kustgebieden. De strategie specificiert de volgende doelstellingen en de te ondernemen activiteiten met betrekking tot de vloot:

- Verhoging van de vangst tot 405.000 ton, ter waarde van ongeveer 330 miljoen NLG, door vlootuitbreiding, verhoging van TAC's en exploitatie van niet gequoteerde soorten (experimentele visserij in de Atlantische oceaan buiten de 200 m isobath).
- Bouw van 70 nieuwe schepen, modernisering van 800 bestaande en sanering van 200 oudere.

Tabel 6.9 BIM investeringsprogramma 1988-1991, (miljoen IEP)

Type investerings/ Type schip	Aantal projecten	Totale inves- tering	Steun	
			BIM	EG
Nieuwbouw				
- Inshore (tot 60 ft)	49	4,1	0,4	1,5
- Near water (60-90 ft)	10	8,9	1,1	3,2
- Offshore (90-130 ft)	9	21,2	2,1	7,4
- Distant (130 ft en meer)	2	18,0	-	-
Modernisering	800	17,3	1,6	5,1
Totaal	870	66,5	5,2	17,2

Bron: BIM 1987a.

Tussen 1973 en 1986 heeft Ierland 40 miljoen IEP aan EG-hulp ontvangen voor 446 projecten in de visserijsector, inclusief visteelt (BIM 1987a). Dit betekent dat in de periode '88-'91 op jaarbasis een iets intensievere steun werd verwacht.

Dit programma wordt in het algemeen als zeer optimistisch gezien. De uitvoering is nauwelijks van de grond gekomen. De EG-fondsen zijn niet beschikbaar gesteld doordat Ierland aan bepaalde verplichtingen niet heeft voldaan - onder andere het geautomatiseerde visserijregister. In de praktijk heeft men echter tussen 1987 en 1989 in totaal slechts 4,6 miljoen IEP aan FEOGA steun ontvangen. Een vergelijkbaar bedrag is waarschijnlijk door de Ierse overheid ook uitgekeerd.

In de visverwerking wordt een investering voorzien van ongeveer 28 miljoen IEP, waarmee 600 full-time en 400 part-time banen gecreëerd zouden worden. Door de toegenomen vangst en verwerkingscapaciteit zou de export tot 246 miljoen IEP kunnen groeien, dat wil zeggen meer dan het dubbele van 1988. In dit verband legt men nadruk op verhoging van de kwaliteit, hogere toegevoegde waarde en intensievere marketing. Daarnaast zou ook de binnenlandse consumptie met 0,2 kg/hoofd/jaar moeten groeien. Visteelt zou eveneens krachtig worden gestimuleerd.

6.5.4 Controle en vervolging

In 1986 zijn 49 schepen aangehouden wegens het niet naleven van verschillende regelingen. Daarvan zijn er 11 veroordeeld tot een totale boete van bijna 200.000 IEP (660.000 NLG), drie werden vrijgesproken, 5 kregen een waarschuwing en in de overige 30 gevallen was de juridische vervolging in het midden van 1990 nog niet afgerond (DM 1986a). Ook in de daaropvolgende jaren werden verschillende Ierse en buitenlandse schepen vervolgd, maar exacte gegevens zijn niet beschikbaar.

Controle op aanvoer gebeurt in principe op basis van de logboeken waarvan de juistheid gecontroleerd wordt door een twaalf-tal "fishery officers". In 1990 werd een geautomatiseerd systeem voor de verwerking van de gegevens ingevoerd.

7. Verenigd Koninkrijk

7.1 Historische ontwikkeling

7.1.1 Aanvoer

De structuur van de Britse visserij is sinds 1972 vrijwel in alle opzichten sterk gewijzigd. De totale aanvoer is gedaald van 920.000 ton in dat jaar naar 664.000 ton in 1989. Deze daling kan grotendeels worden verklaard door het verlies van de visgronden in de Noordatlantische gebieden. In deze gebieden had men in 1972 in totaal rond 270.000 ton gevangen terwijl in 1985 dit nog maar 3.000 ton in het gebied Ila was (ICES 1972, 1985). Hierdoor is de relatieve samenstelling van de aanvoer veranderd. Het aandeel van kabeljauw, die 70-80 procent van de vangsten in de drie genoemde gebieden uitmaakte, is gedaald van 33 naar 11 procent. De vangst van andere rondvissoorten (schelvis en zwarte koolvis) is ook achteruitgegaan. Het aandeel van rondvis in de totale aanvoer is gedaald in deze periode van 60 naar 30 procent. Aan de andere kant is de vangst van makreel snel gegroeid, met name tussen 1972 en 1977. Hierdoor behielden de vier belangrijkste soorten (kabel-

Tabel 7.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Britse vloot, 1972-1989, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	302	148	114	94	68
Schelvis	157	123	129	102	72
Zw. koolvis	48	36	17	15	11
Wijting	37	50	51	52	38
Schol	40	36	24	26	26
Zeeduivel	4	5	5	10	13
Noorse kreeft	16	15	20	24	27
Makreel	9	187	186	189	158
Sprot	62	97	20	2	3
Haring	150	43	48	100	99
Rog	9	7	6	9	7
Zandaal	2	26	63	22	25
Doornhaai	14	17	11	14	11
Krab	6	9	9	14	12
Overige	66	70	72	118	95
Totaal	921	867	774	790	664

Bronnen: MAFF 1972-'88, SFIA 1988-'89.

jauw, schelvis, haring en makreel) een aandeel in de totale vangsten tussen 60 en 70 procent gedurende de hele periode.

De nominale waarde van de aanvoer is gestegen tussen 1972 en 1988 van 109 naar 403 miljoen GBP (rond 0,9 resp 1,4 miljard NLG), maar als rekening wordt gehouden met de inflatie is er in feite sprake van een daling van plm. 519 naar 383 miljoen GBP (prijzen van 1987). De reële gemiddelde prijs per ton zou dan in deze periode licht zijn gedaald. De bijdrage van de verschillende soorten aan de totale besomming is eveneens in belangrijke mate gewijzigd. Het aandeel van kabeljauw is gehalveerd, terwijl tong, zeeduivel, Noorse kreeft en makreel aan belang hebben gewonnen.

Tabel 7.2 Aandelen van belangrijke vissoorten in de nominale aanvoerwaarde, 1972-1989, (procenten)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	44	31	29	21	19
Schelvis	19	20	20	19	17
Wijting	4	6	5	6	6
Schol	7	6	6	6	6
Tong	1	1	2	4	4
Zeeduivel	0	1	2	4	7
Noorse kreeft	5	5	9	10	12
Makreel	0	6	8	5	5
Haring	5	5	2	3	3
Overige	15	19	18	21	22
Totaal	100	100	100	100	100

Bron: MAFF 1972-1989.

Tabel 7.3 Aandelen in hoeveelheid en waarde van drie regio's, 1972-1988, (procenten)

	1972	1977	1982	1987	1988
Hoeveelheid					
- Engeland	50	54	32	25	22
- Schotland	48	45	64	73	75
- Noord Ierland	1	1	3	3	3
Waarde					
- Engeland	59	52	40	34	33
- Schotland	40	47	57	63	63
- Noord Ierland	1	2	3	3	4

Bronnen: MAFF 1972, 1977, 1988.

Binnen het Verenigd Koninkrijk is de visserijactiviteit verschoven van Engeland naar Schotland. De trawlvloot van het Humberside gebied, die in de noordelijke Atlantische wateren kabeljauw en schelvis exploiteerde is verdwenen doordat er geen alternatieven waren toen deze gebieden ontoegankelijk werden. Door de opkomende visserij vanuit de Schotse havens op onder meer makreel werden de visgronden ten noord-westen van Schotland steeds belangrijker.

Tabel 7.4 Aanvoer naar vissoort en regio, 1972 en 1988, (1000 t)

Vissoort	Engeland		Schotland	
	1972	1988	1972	1988
Bodemsoorten				
- Kabeljauw	239	31	61	43
- Schelvis	42	6	115	91
- Overige	125	60	86	123
Totaal bodemsoorten	406	97	262	257
Pelagische soorten				
- Haring	8	1	138	87
- Makreel	7	15	2	161
- Overige	25	5	38	6
Totaal pelagische soorten	40	21	178	254

Bron: MAFF 1972, 1988.

7.1.2 Vloot

De omvang van de vloot (van schepen boven 12 m) is tussen 1972 en 1988 gedaald van 280 naar rond 145.000 brt. De belangrijkste oorzaak is het verdwijnen van de grote trawlers boven 42 m waarvan er in 1972 168 in de vaart waren en 16 jaar later nog maar negen. Hierdoor werd de vloot bijna 130 000 brt kleiner. De groep trawlers tussen 33 en 42 m werd gereduceerd van 174 naar 48 vaartuigen. De groei van het totale aantal schepen werd veroorzaakt door de bouw van kleine (onder 12 m) trawlers en andere kustschepen.

Door de invoering van de nieuwe wetgeving voor de registratie van vissersschepen was de omvang van de geregistreerde vloot begin 1991 gestegen tot 10.700 vaartuigen met in totaal 193.000 brt en 1,5 miljoen pk. Hiervan waren 7.500 schepen kleiner dan 10 m. Het is niet zeker of al deze schepen tot de professionele visserij gerekend zouden moeten worden.

Tabel 7.5 Ontwikkeling van de Britse vloot naar lengte-groep, 1972-1988, (aantal per 31.12)

Lengte (m)	1972	1977	1982	1987	1988
onder 12,2 *)	4067	4601	4485	6251	6122
12,2 - 24,4	1763	2023	2073	1700	1731
24,4 - 33,5	155	108	120	149	161
33,5 - 42,7	174	124	86	81	83
42,7 en meer	168	97	33	23	29
Totaal aantal	6327	6953	6797	8204	8126
Totaal brt (1000)	279	216	160	128	145

Bron: MAFF 1972-1988.

*) Aantal kleine schepen verandert mede door wijzigingen in definities.

De vloten van Engeland en Schotland hebben zich op verschillende manieren ontwikkeld. Het aantal kleine Engelse vaartuigen is tussen 1972 en 1988 aanzienlijk toegenomen - van 2170 naar 3815. In Schotland is het aantal van deze eenheden juist met ruim 200 gedaald. Aan de andere kant heeft men in Schotland een vloot van 46 purse seiners in de vaart gebracht, die het grootste deel van de pelagische vangsten produceren.

Tabel 7.6 Ontwikkeling van de werkgelegenheid aan boord, 1972-1988

	1972	1977	1982	1987	1988
Full-time	18413	16337	16346	17153	17095
Part-time	4290	6143	6665	5271	5373
Totaal	22703	22480	23011	22424	22468

Bron: MAFF 1972-1988.

Tabel 7.7 Samenstelling van de vloot naar regio, hoofdvistuig en lengte, 1972 en 1988 *)

Hoofd- visserij	Lengte (m)	Engeland		Schotland		Noord Ierland	
		1972	1988	1972	1988	1972	1988
Trawlers	tot 12	509	1192	101	237	-	26
	12 - 24	447	384	449	611	105	194
	24 - 33	98	90	47	21	1	-
	33 e.m.	271	45	70	9	-	3
Driftnet	tot 12	43	104	0	2	-	64
	12 - 24	3	-	10	-	-	-
Seine	tot 12	3	6	28	4	-	-
	12 - 24	182	65	408	243	-	-
	24 - 33	0	0	3	4	-	-
Purse- seine	24 - 33	-	-	-	10	-	2
	33 e.m.	-	-	-	36	-	1
Lines	tot 12	308	604	418	62	138	-
	12 - 24	57	27	8	1	-	-
	24 e.m.	0	25	6	-	-	-
Ringnet	12 - 24	1	0	45	0	-	-
Overige	tot 12	1369	2717	1036	1037	9	68
	12 - 24	70	148	83	57	-	-
	24 e.m.	1	26	-	-	-	-
Totaal		3362	5433	2712	2334	253	358

Bron: MAFF 1972, 1988.

*) Tabel geeft de belangrijkste tak van visserij aan, maar veel schepen gebruiken verschillende technieken.

7.2 Huidige structuur van de aanvoersector

De structuur van de visserijvloot in het Verenigd Koninkrijk is nauw verbonden met de regionale spreiding. De vloot van Engeland is getalsmatig meer dan twee keer zo groot als die van Schotland, maar bestaat voor 85 procent uit schepen onder 12 m. In Schotland is dit rond 57 procent. Heel Groot Brittannië telt slechts rond 280 schepen die langer zijn dan 24 m. Hiervan zijn de meeste onder 33 m.

De "inshore" schepen (onder 12 m) vissen met trawl op Noorse kreeft en met verschillende passieve vistuigen op rondvis. De

grotere schepen zijn veelal uitgerust voor het gebruik van trawl en van de zegen en richten zich op verschillende soorten bodemvis. Een belangrijke gespecialiseerde groep zijn de plm. 170 boomkorkotters geworden, die vooral vanuit Engeland opereren. Op twee vriestrawlers na voeren alle schepen verse vis aan. Wat het aangevoerde volume betreft zijn de plm. 50 purse-seiners het belangrijkste.

De meeste schepen zijn gericht op de visserij van de rondvissoorten (kabeljauw, schelvis en wijting), die in 1989 29 procent van het volume en 42 procent van de waarde vertegenwoordigden. De pelagische visserij op makreel en haring draagt 41 procent van het volume, maar slechts 8 procent van de waarde bij aan het totaal. Daarnaast is de visserij op Noorse kreeft en platvis voor de totale opbrengst van belang. Het aandeel van de eerste in de totale waarde bedroeg in 1989 bijna 12 procent en voor schol en tong was dit bijna 10 procent.

De vloot van het Verenigd Koninkrijk is vooral aangewezen op de Noordzee en het gebied ten noord-westen van Schotland. De overige visgebieden rondom het Verenigd Koninkrijk spelen een veel kleinere rol en daarbuiten is de visserij vrijwel nihil.

7.2.1 Regionale spreiding

Ongeveer 70 procent van het volume en 60 procent van de waarde van de demersale visserij is geconcentreerd in Schotland. Voor de pelagische visserij is dit 94 respectievelijk 93 procent. Voor de schaal- en schelpdieren gold 52 respectievelijk 64 procent. De belangrijkste havens liggen dan ook in Schotland. Meer dan 30 procent van de hele Britse aanvoerwaarde wordt gerealiseerd in 4 Schotse havens. Aan de andere kant wordt 30 procent van de waarde en plm. 40 procent van het volume gerealiseerd in tientallen kleine havens. Dit geldt relatief nog sterker voor de schaal- en schelpdieren.

7.3 Economische kracht van de aanvoersector

De aanvoersector in het Verenigd Koninkrijk lijkt in een betrekkelijk goede economische situatie te verkeren. Toch is het noodzakelijk om bij de beoordeling hiervan een onderscheid te maken tussen een aantal onderdelen. De structuur en de ontwikkeling van de sector in Engeland en Schotland verschillen nogal. Daarnaast kan de situatie in de pelagische en in de demersale visserij niet worden generaliseerd.

7.3.1 Demersale en pelagische visserij

De pelagische visserij wordt vooral beoefend door rond vijftig purse-seiners, die 80 procent van de totale vangst aanvoeren. De overige 20 procent wordt gevangen door ongeveer tien pelagi-

Tabel 7.8 Aanvoer in de belangrijkste havens, 1988, (hoeveelheid en waarde) *)

Haven	Demersaal		Pelagisch		Totaal	
	1000 ton	mln. NLG	1000 ton	mln. NLG	1000 ton	mln. NLG
Peterhead	87	225	29	11	116	236
Aberdeen	37	104	14	7	51	111
Ullapool	4	11	140	57	144	68
Fraserburg	13	36	24	11	37	46
Lowestoft	14	54	-	-	14	54
Newlyn	10	50	-	-	10	50
Grimsby	9	32	-	-	9	32
Brixham	8	39	1	-	9	39
Hull	10	25	-	-	10	25
Plymouth	3	18	6	4	9	22
Ayr	17	43	1	-	18	43
Overige	250	682	65	28	315	711
Totaal	462	1318	280	118	742	1436

Bron: MAFF 1988.

*) Incl. Noord Ierland (22.500 t, 55 mln. NLG) en incl. alle schelpdieren (onder demersaal, 50.000 t, 252 mln. NLG). Het verschil tussen tabel 7.8 en tabellen 7.1 en 7.4 ligt in deze twee factoren.

sche trawlers. Er worden geen nieuwe licenties voor deze visserij uitgegeven, zodat deze vloot een betrekkelijke bescherming geniet. De aangevoerde hoeveelheden zowel als de prijzen zijn de laatste jaren betrekkelijk constant gebleven. In 1988 bedroeg de totale besomming van de pelagische soorten 33 miljoen GBP (118 miljoen NLG). Ondanks het feit dat de bouw van purse-seiners (ter vervanging) niet werd gesteund door de overheid, hebben de reders zelf regelmatig nieuwe investeringen gedaan. Er zijn geen concrete gegevens over de financiële resultaten, maar in het algemeen worden ze als vrij goed beoordeeld.

De vooruitsichten van de, vooral Schotse, pelagische vloot zijn eveneens nog goed. De afzet is grotendeels afhankelijk geweest van de Oost-Europese klondykers. Met de politieke veranderingen in Oost-Europa is het enigszins onzeker geworden of deze fabrieksvloot ook in het nieuwe economische systeem zal kunnen blijven opereren. De Schotse industrie begint zich echter in toenemende mate op verwerking aan de wal toe te leggen en andere afzetkanalen te zoeken.

Ook in de visserij op de demersale soorten lijken de resultaten in de jaren '80 vrij goed te zijn geweest. De sterke verla-

ging van de quota van kabeljauw en schelvis in 1990 en het slechte weer in het begin van dat jaar hebben een daling van aanvoer van meer dan 30 procent tot gevolg gehad, maar de prijzen zijn mede hierdoor zeer sterk gestegen, zodat de totale nominale besomming over de eerste vier tot vijf maanden gelijk is gebleven aan dat van vorig jaar. In het algemeen bestaat de indruk dat de vraag toeneemt, zodat bij een beperkte aanbod de prijzen goed blijven. De nominale prijsstijging blijft echter iets achter op de inflatie.

De vooruitzichten van de schepen die zich vooral op de bodemsoorten richten zijn eveneens nog altijd redelijk. Uit tabel 7.2 volgt dat een verlaging van de quota van kabeljauw en schelvis met rond 30 procent, een daling van de totale besomming van 10 procent tot gevolg zou hebben als de prijzen van deze soorten gelijk zouden blijven. Veel schepen hebben zich echter in toenemende mate toegelegd op de visserij van andere soorten zoals zee-duivel, schar tong en schaaldieren. De waarde van de laatste groep is gegroeid van 32,1 miljoen GBP in 1980 naar 92,5 miljoen GBP in 1988. Het aandeel in de totale waarde is hierdoor toegenomen van 15 naar 23 procent, (MAFF 1988). Bovendien biedt het scholquotum nog een aanzienlijke ruimte.

7.3.2 Engeland en Schotland

De vergelijking van Engeland en Schotland betreft vooral de demersale visserij omdat de pelagische in Engeland nauwelijks een rol van betekenis speelt.

Tussen 1982 en 1989 heeft SFIA in totaal 67 miljoen GBP aan investeringssubsidies verleend. Dit was ongeveer 25 procent van de betreffende investeringen zodat er jaarlijks plm. 30 miljoen GBP (120 miljoen NLG) werd geïnvesteerd. Hiervan was een derde in Engeland en twee derde in Schotland. In dezelfde periode is in Nederland jaarlijks ruim 100 miljoen NLG geïnvesteerd, dus ongeveer even veel als in het Verenigd Koninkrijk, maar op een veel kleinere vloot. Het moet worden opgemerkt dat er geen gegevens zijn over de investeringen in de tweedehands schepen, vooral de circa 150 ex-Nederlandse boomkorkotters, nog over de purse-seine vloot die alleen voor subsidies voor modernisering in aanmerking kwam. De werkelijke investeringen zijn daarom hoger geweest.

In beide landsdelen is aanzienlijk meer in schepen tot 80 ft geïnvesteerd dan in grotere vaartuigen. Hierbij valt op dat de Schotse nieuwe schepen onder 80 ft gemiddeld veel duurder waren. Dit komt doordat de meeste nieuwe schepen in Engeland en tussen 10 m en 40 ft lang waren terwijl die in Schotland tussen 50 en 80 ft lagen. In Engeland ging een relatief groter bedrag naar schepen boven 80 ft, 29 procent tegenover 15 procent in Schotland.

Tabel 7.9 Investeringssteun in Engeland en Schotland, 1982-1989
*)

Grootte schip/ type investering	Aantal		Totaal bedrag (1000 NLG)		Bedrag/project (1000 NLG)	
	Engeland	Schotland	Engeland	Schotland	Engeland	Schotland
Tot 80 ft						
- nieuwbouw	159	158	29400	93884	185	594
- nieuwe motor	304	181	9312	8992	31	50
- overig	3974	4565	26316	48748	7	11
Boven 80 ft						
- nieuwbouw	8	1	16944	1760	2118	1760
- nieuwe motor	11	10	2688	2528	244	253
- overige	554	444	6512	22264	12	50
Totaal	5010	5359	91172	178176	18	33

Bron: SFIA 1988-89.

*) Er is een gemiddelde wisselkoers van 1 GBP = 4 NLG gebruikt.

Mede als gevolg van deze investeringen bezit Schotland nu een vloot met een aanzienlijk gunstigere leeftijdsamenstelling. Meer dan de helft van de bruto tonnage van de Engelse vloot was eind 1988 ouder dan twintig jaar, terwijl slechts 15 procent jonger was dan tien jaar. In Schotland was dit 23 en 29 procent. De betere leeftijdsopbouw in Schotland geldt des te sterker voor de grotere schepen.

Ter vergelijking kan worden vermeld dat in Nederland in 1990 meer dan 230 kotters (rond 40 procent) jonger waren dan tien jaar en dit was bijna 60 procent van het motorvermogen.

Een belangrijk voordeel van de hele Verenigd Koninkrijk vloot is de betrekkelijke flexibiliteit. De meeste middelgrote kotters (rond 80 ft) zijn van het multipurpose trawler/seiner type.

Uit het bovenstaande blijkt dat de aantallen kotters in Engeland en Schotland ongeveer gelijk zijn. De totale brt's van deze twee landsdelen kunnen niet vergeleken worden omdat ze op een volledig andere wijze worden berekend. De Schotse vloot besomt in totaal twee keer zo veel als de Engelse. Bovendien verschilt ook de eigendomsstructuur. De grotere kotters worden in Engeland nog altijd door rederijen geëxploiteerd, waardoor men met relatief hoge overheadkosten te maken heeft. In Schotland zijn de meeste schepen in handen van schipper-eigenaren. In Schotland is het gebruikelijk dat de verkoop van vis en verschillende financiële zaken door zogenaamde salesmen worden verzorgd.

Tabel 7.10 Samenstelling van de Engelse en Schotse vloot naar leeftijd, (31.12.88)

Regio/ Leeftijd (jaren)	Tot 80 ft		Boven 80 ft		Totaal	
	aantal	1000 brt	aantal	1000 brt	aantal	1000 brt
Engeland						
0 - 4	77	2,6	8	3,0	85	5,6
5 - 9	168	3,1	5	2,5	173	5,6
10 - 14	136	3,9	26	6,3	162	10,2
15 - 19	166	4,7	40	9,4	206	14,1
20 - 24	126	3,6	40	5,7	166	9,3
25 e.m.	627	15,1	68	15,2	695	30,3
Totaal	1300	33,0	187	42,1	1487	75,1
Schotland *)						
0 - 4	113	8,0	10	2,4	123	10,5
5 - 9	169	7,5	12	3,6	181	11,1
10 - 14	186	11,7	37	9,8	223	21,5
15 - 19	285	10,4	12	1,9	297	12,3
20 - 24	189	5,3	7	1,3	196	6,5
25 e.m.	315	10,1	2	0,4	317	10,5
Totaal	1257	52,9	80	19,4	1337	72,3

Bronnen: SFIA 1988-89, MAFF 1988, DAFS 1988.

*) Schotland inclusief rond 3000 brt van schepen onder 10 m.

In sommige gevallen zijn het ook de coöperaties. De salesmen hebben regelmatig een klein aandeel in het schip. Doordat de salesman met zijn hele vermogen desnoods aansprakelijk is voor eventuele verliezen van het schip, wordt de schipper-eigenaar veel credietwaardiger in de ogen van de banken.

Op basis van deze gegevens moet worden geconcludeerd dat de visserij in Engeland waarschijnlijk economisch aanzienlijk zwakker is dan in Schotland. Enerzijds zijn de exploitatie resultaten waarschijnlijk minder gunstig en anderzijds staat de individuele eigenaar zwakker tegenover de bank.

SFIA houdt jaarlijks een enquête over de kosten en baten van de vissersvloot. Hieruit blijkt dat tussen 1986 en 1988 vrijwel alle groepen schepen in Schotland een positief resultaat boekten voor afschrijvingen. Aangezien rond 50 procent van de investeringen gesubsidieerd werd en verwacht mag worden dat de investerende bedrijven ook over eigen vermogen beschikten, moet de solvabiliteitspositie gemiddeld betrekkelijk gunstig zijn. Problemen met aflossingen hebben zich vooralsnog niet voorgedaan.

Een uitzondering in de negatieve zin vormen de bedrijven die in de loop van 1989 investeringsverplichtingen zijn aangegaan, want de rente is toen snel opgelopen tot 18-19 procent, terwijl er geen subsidies meer werden verleend.

Een ander potentieel probleem voor de vloot, althans op langere termijn, vormt de verwerkende sector. Indien het gebrek aan kabeljauw en schelvis aanhoudt, zou dit de primaire verwerkers in Schotland in moeilijkheden kunnen brengen. Hierdoor zou ook de lokale vraag af kunnen nemen. Bovendien zijn de hoge prijzen in 1990 ontstaan doordat het grootste deel van de aanvoer naar de verse handel ging. Aan de andere kant kijken de producenten van diepvriesprodukten uit naar geïmporteerde substituten. Geïmporteerde diepvriesblokken uit Canada of IJsland blijken aanzienlijk goedkoper te zijn dan de huidige Britse aanvoer. Tussen deze twee prijsniveaus bestaat geen groot marktsegment en het moet nog worden afgewacht wat er gebeurt als de aanvoer weer zou toenemen. Met de huidige stocks is dit voorlopig echter niet erg waarschijnlijk.

De Britse schepen varen met relatief grote bemanningen vergeleken met de Nederlandse. Op een kotter van 21-24 m zijn 7-8 opvarenden terwijl het in Nederland gemiddeld iets minder dan vier zijn. Ook de werkzaamheden op de afslagen worden meestal manueel verricht. De besparing op de hoge loonkosten zou in de toekomst aanzienlijke investeringen kunnen vergen.

7.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

7.4.1 Consumptie

In 1988 was de totale afzet op de binnenlandse markt van het Verenigd Koninkrijk 350.000 ton van verse en bevroren vis (produktgewicht). Ofschoon geen precieze cijfers over het visverbruik per capita beschikbaar zijn, wordt deze op rond 17 kg geschat. De belangrijkste soorten zijn kabeljauw, schelvis en schol, die gezamenlijk 50 procent van de consumptie van verse en bevroren vis van de huishoudingen vertegenwoordigen (SFIA 1989b).

7.4.2 Verwerking

Er waren in 1986/87 988 visverwerkende bedrijven, waarvan 70 procent zogenaamde "primary" verwerkers, bedrijven die de eerste bewerkingen van verse vis uitvoeren (ontkoppen, fileren, en dergelijke), 20 procent "secondary" (vriezen, roken, marineren, enz.) en 10 procent verwerkers van schaal- en schelpdieren. De totale omzet van deze groepen bedrijven bedroeg 332, 522 respectievelijk 129 miljoen GBP, (1,2, 1,9 respectievelijk 0,5 miljard NLG). De bedrijven gaven werk aan rond 21.000 mensen, waarvan 4.000 op part-time basis (Banks).

De meeste (728) bedrijven zijn relatief klein, met gemiddeld vijf werknemers. Bijna de helft van de werkgelegenheid wordt echter geboden door 33 grote bedrijven die gemiddeld 272 mensen in dienst hadden. De belangrijkste centra van visverwerking zijn Grimsby, Hull en Aberdeen. In Aberdeen zijn vooral de primaire verwerkers gevestigd en in Grimsby de vriesbedrijven.

De industrie verwerkt jaarlijks ongeveer 1 miljoen ton vis (aanvoergewicht), waarvan 65-70 procent bodem- en de rest pelagische soorten. Binnen de eerste groep is sinds 1975 een sterke verschuiving opgetreden naar ingevoerde grondstoffen. Terwijl in dat jaar nog 77 procent van de vis van de Engelse schepen werd betrokken was dit in 1986 nog maar 50 procent. Van de totale verwerkte hoeveelheid bodemvis bestond in 1985 50-60 procent uit kabeljauw en schelvis. Schol speelde een veel kleinere rol met een aandeel van 6 procent voor de primaire verwerkers.

De omvang van de verwerking van de pelagische soorten is tussen 1981 en 1985 relatief constant gebleven op rond 150.000 ton, waarvan 20-30 procent werd ingevoerd. De pelagische verwerkers schakelen langzaam over van haring naar makreel.

De verwerkende industrie werd in 1990 geconfronteerd met twee problemen. Men is gedwongen tegen hoge prijzen in te kopen terwijl men aan de supermarktketens tegen contractprijzen moet leveren. De contracten hebben een looptijd van enkele maanden. Een ander probleem voor de verwerkende industrie vormen de nieuwe EG hygiënische normen voor deze industrie. In Schotland schat men de noodzakelijke investeringen op rond 200 miljoen GBP.

In Schotland bestaat de vrees onder de verwerkers dat door een aanhoudend tekort aan rondvis een aanzienlijk aantal bedrijven zal moeten sluiten. In de eerste vijf maanden van 1990 waren het er in Aberdeen alleen al negen met 300 werknemers. De vraag is hoe de afzet zal verlopen als de vangsten opnieuw zullen toenemen. De Britse overheid was in juni 1990 vooralsnog niet bereid om deze sector steun te verlenen.

7.4.3 Invoer

Tussen 1982 en 1988 is de nominale waarde van de ingevoerde vis en visprodukten bijna verdubbeld van rond 400 naar 780 miljoen GBP (1,9 en 3,5 miljard NLG). Rekening houdend met de inflatie was de toename 50 procent. Er lijken zich twee trends te voltrekken. De invoer van kabeljauw en schelvis uit onder andere IJsland, Noorwegen en Denemarken door de verwerkende industrie neemt toe. Daarnaast worden in toenemende mate tropische soorten - tonijn en garnalen -ingevoerd. Dankzij deze ontwikkeling werd Thailand in 1988 het vierde belangrijkste land van herkomst met een groei in de genoemde periode van 500 procent.

Het Verenigd Koninkrijk voert eveneens voor 300-400 miljoen NLG per jaar aan vismeel en visolie in.

7.4.4 Uitvoer

Het Verenigd Koninkrijk exporteerde in 1989 voor rond 1,5 miljard NLG. De uitvoer bestaat uit een groot aantal soorten, waarvan garnalen het belangrijkste zijn met een aandeel in de totale waarde van 16 procent in 1988. Daarnaast behoren kreeft, krab en zalm tot de belangrijke exportprodukten.

Bijna de helft van de uitvoer gaat naar Frankrijk en Spanje. 70 procent van de groei van de Engelse export kan aan deze twee landen worden toegeschreven.

7.5 Visserijbeleid

Het Verenigd Koninkrijk heeft in de loop der jaren een visserijbeheersysteem ontwikkeld om recht te doen aan de veelheid van regionale belangen. De overheid tracht zowel visserijinzet als aanvoer te beheersen. De inzet werd lang gereguleerd doordat schepen in een aantal lengte-groepen zijn verdeeld en vervanging alleen binnen die lengte-groepen toegestaan was. De aanvoer wordt geregeld door middel van de zogenaamde "pressure stock licences" (PSL) die als een toegangskaartje tot een bestand worden gebruikt.

7.5.1 Beheersing van aanvoer

De PSL's werken als volgt. Alle gequoteerde soorten, behalve de Noordzee schol en de Noorse kreeft vallen onder het PSL-systeem. De toegang tot de pressure stocks wordt bepaald op basis van historische prestaties. Dit is echter geen recht om een bepaalde hoeveelheid vis te mogen vangen.

Het grootste deel van de vloot is georganiseerd in PO's, die in het Verenigd Koninkrijk een belangrijke rol spelen in het quotabeheer. De overheid verdeelt de quota van kabeljauw, wijting, koolvis en schelvis onder de 15 PO's en een deel wordt aan de niet-PO schepen toegewezen. De sleutel op basis waarvan deze verdeling plaats vindt is onduidelijk, maar ze wordt wel geaccepteerd. De toewijzing vindt wel plaats op basis van de rechten van de aangesloten leden. Op hun verzoek mogen de PO's de aan hen toegewezen rechten zelf naar eigen inzicht beheren, maar zij kunnen dit ook aan de overheid overlaten. De manier waarop de PO's de rechten aan hun leden toewijzen is volledig vrij en er is dan ook een grote verscheidenheid. De Anglo-Scottish PO geeft een hoeveelheid per opvarende, die tijdens een visreis aan boord was. De Scottish Fishermen's Organisation geeft aan alle schepen evenveel, ongeacht hun grootte. De schepen bij andere PO's en de zogenaamde "non-sector" schepen krijgen meestal een hoeveelheid afhankelijk van de lengte van het schip. In de meeste gevallen worden de hoeveelheden maandelijks aangepast, afhankelijk van de benutting van het jaarquotum. Dit is noodzakelijk omdat de PO's

Tabel 7.11 Toegestane vangsten in de Noordzee voor verschillende groepen schepen in juni 1990, (tonnen per schip) a)

	Kabel- jauw b)	Schelvis b)	Kool- vis b)	Tong b)	Haring c)	Ma- kreel d)
Anglo-Scottish PO (kg/opvarende)	3048	1016/2228	0			
Scottish F.O.	15	10	10			
Non-PO schepen						
- tot 40 ft	5	3	4			
- 40 - 60 ft	8	6	8			
- 60 - 80 ft	12	9	12			
- 80 - 100 ft	12	12	12			
- 100 ft e.m.	12	15	12			
Alle schepen met PSL						
- tot 40 ft			4	8	8/15	2,54
- 40 - 60 ft			8	8	8/15	2,54
- 60 ft en meer			12	8	8/15	2,54

Bronnen: ASFPO, SFO (informatie voor PO leden), SFIA (ngi.)

a) Er zijn geen beperkingen van toepassing op wijting, heek en schol; b) t/schip/maand; c) 8 t geldt in zuid Noordzee en 15 t in noord Noordzee; d) t/reis.

geen invloed hebben op het aantal schepen die aan een bepaalde visserij deelnemen. Sinds 1990 reguleert men soms ook op dit punt.

Voor alle overige PS-soorten schrijft de MAFF centraal de maximum hoeveelheden voor die per schip gevangen mogen worden. Het PSL-systeem is niet van toepassing voor de circa 7.500 schepen onder 10 m, wat nieuwe "creatieve" scheepsvormen tot gevolg heeft gehad.

7.5.2 Beheersing van visserijinzet

Naast het beheer van de aanvoer door pressure stock licences wordt de visserijinzet eveneens door licenties gereguleerd. Hierbij kunnen twee typen regelingen worden onderscheiden, die in beperkte mate in elkaar grijpen:

- De inzet in bepaalde visserijen wordt constant gehouden doordat geen nieuwe schepen worden toegelaten. Het gaat om de twee vriestrawlers, 51 purse-seiners en rond 170 boomkorkotters.

- b) Tot het begin van 1990 waren alle vissersschepen ingedeeld in drie lengte-groepen: 10 m-40 ft, 40-80 ft en 80 ft en meer. Er mochten geen nieuwe schepen worden gebouwd en de vervanging (modernisering, verlenging) mocht alleen binnen de lengte-groep plaats vinden.

Het Meerjarig oriëntatieprogramma voorziet in een beperking van de vloot met 6.000 brt naar een totaal van 142.000 brt. Het beleid kon echter niet voorkomen dat de geregistreerde vloot gegroeid is van circa 150.000 brt in het begin van 1987 tot ongeveer 193.000 brt begin 1991. Daar berekening van de bruto tonnages in Engeland en in Schotland nogal uiteen kan lopen is het de vraag wat voor betekenis aan de totale brt's toegekend kan worden. Pas met het nieuwe Merchant Shipping Act wordt voor alle nieuw in de vaart gebrachte schepen dezelfde methodiek toegepast, maar de reeds geregistreerde schepen zullen voorlopig niet worden hermeten.

Tabel 7.12 Meerjarig oriëntatieprogramma (1000 pk, 1000 brt)

Grootte	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	-----		-----	
	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.1991	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.1991
Tot 80 ft	210	173	45	37
Boven 80 ft	822	844	103	105
Totaal	1033	1017	148	142

Bron: EG Publikatieblad.

Als een extra maatregel ter bescherming van kabeljauw moesten alle schepen met rondvisrechten per 15 april 1990 kiezen tussen een minimumaaswijdte van 110 mm en slechts 92 dagen vissen tot het eind van het jaar. De meeste schepen in Schotland hebben voor de 110 mm gekozen. Overigens is het de vraag of het effect erg positief zal zijn, want hierdoor zal ook wijting worden gespaard en de natuurlijke mortaliteit van kabeljauw zal toenemen. De bedrijfsorganisaties hebben de 92 dagen juridisch aangevochten. De rechter heeft geoordeeld dat de overheid wel het aantal visdagen mag beperken maar niet het aantal zeedagen. Hiermee werd de effectiviteit van de regeling in belangrijke mate ondergraven.

7.5.2.1 Flexibiliteit

Het beheerssysteem zoals tot het begin van 1990 ontwikkeld beperkte in belangrijke mate de flexibiliteit van de bedrijfsvoe-

ring. Het was bijvoorbeeld niet mogelijk om van een groot schip over te stappen op een kleinere zonder een verlies aan vangstrecht. Aanpassing van visserijinzet aan de vangstmogelijkheden werd mede hierdoor bemoeilijkt. Om deze negatieve bijwerkingen te beperken heeft men in het voorjaar van 1990 het systeem van de lengte-groepen afgeschaft en vervangen door verhandelbare capaciteitslicenties. Hierdoor werd het mogelijk de licenties van twee schepen (uitgedrukt in brt en pk) te aggregeren en een nieuw schip te bouwen van maximaal 90 procent van het verkregen totaal. Op deze wijze hoopt men enerzijds de nodige modernisering aan de gang te houden en anderzijds een beperkte reductie van de vloot te realiseren.

Bovendien is er overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven over de invoering van individuele verhandelbare vangstrechten (ITQ's). Over de details van dit systeem zijn nog veel onduidelijkheden.

7.5.3 Steun aan de sector

Tot het begin van 1989 profiteerde de visserijvloot van een aanzienlijke steun van SFIA en FEOGA. In de meeste gevallen van nieuwbouw of modernisering kon men rekenen op een schenking van 50-60 procent van de totale investering. Tussen het begin van 1982 en maart 1989 hebben er onder andere 364 nieuwe schepen steun ontvangen. In totaal heeft de visserijsector van SFIA ruim 73 miljoen GBP (plm 290 miljoen NLG) aan schenkingen ontvangen. De FEOGA steun bedroeg tussen 1987 en 1989 tussen 31 miljoen NLG (EG). Daarnaast heeft men bijna 14 miljoen GBP aan leningen ter beschikking gekregen. De voorwaarden van de leningen waren doorgaans zachter dan die van de commerciële banken - de rentevoet

Tabel 7.13 Subsidies aan de sector, 1982-maart 1989 a)

Type investering	Tot 80 ft			Boven 80 ft		
	aantal aange- vraagd	aantal ge- steund	totale waarde (miljoen NLG) b)	aantal aange- vraagd	aantal ge- steund	totale waarde (mln. NLG) b)
Nieuwbouw	556	355	132.3	20	9	18.7
Hermotorisering	628	556	22.0	24	24	6.8
Overige	11015	9579	83.4	1282	1051	30.3
Totaal	12199	10490	237.7	1326	1084	55.9

Bron: SFIA 1989a.

a) Inclusief Noord Ierland; b) Gemiddelde wisselkoers 1 GBP = 4 NLG.

was 2-3 procentpunten lager en de looptijd was langer. Ongeveer 60 procent van alle schenkingen waren bestemd voor de vloot in Schotland en 30 procent voor die van Engeland. 80 procent van de steun ging naar schepen van minder dan 80 ft. Steun werd alleen verleend aan projecten die ook door FEOGA werden goedgekeurd.

Sinds het begin van 1989 werd het steunprogramma stopgezet. Slechts schepen die verloren zijn gegaan mogen worden vervangen. Steun is nog alleen beschikbaar voor verbetering van de veiligheid aan boord.

7.5.4 Controle en vervolging

Het zijn de MAFF, DAFS en de PO's die de verantwoordelijkheid voor het beheer van de quota dragen. De overheid heeft ambtenaren op alle afslagen, die de aangevoerde kisten tellen en steekproefsgewijs wegen. Er vindt regelmatig overleg tussen de overheid en het bedrijfsleven plaats over de voortgang van de uitputting.

De uitvoering van het quotabeheersysteem vindt in principe een krachtige ondersteuning in het wettelijke systeem, dat snelle rechtelijke actie en hoge boetes mogelijk maakt. De overheid evenals de PO's staan zeer sterk tegenover de eventuele overtreders. Indien nodig kan de rechter binnen een dag een uitspraak (injunction) doen. In normale gevallen komt een uitspraak binnen 5-6 weken na de overtreding. Het uitgaan van de EG-regelgeving boven de nationale speelt hierbij een belangrijke rol. Er kunnen hoge boetes worden geëist evenals inbeslagname van besomming en vistuig. De praktijk is meestal minder extreem dan de theoretische juridische mogelijkheden.

De salesmen zijn verplicht de zogenaamde "saleslips" aan de PO en aan het Ministerie door te geven. De PO's hebben dan ook een zeer gedetailleerde informatie (per sortering) wat hun leden aanvoeren en tegen welke prijzen.

In de statuten van de PO's zijn sancties opgenomen die genomen kunnen worden tegen leden die zich niet aan de regels houden. SFO kan bijvoorbeeld een boete opleggen van 50.000 GBP en een lid eventueel royeren. Dit is in 1989 in enkele gevallen ook gedaan. Aangezien de meeste schepen relatief klein zijn lopen dergelijke boetes in tientallen procenten van de jaarbesomming. De leden kunnen niet zomaar uit een PO stappen. Zij hebben een opzegtermijn van een jaar en de rechten worden aan de PO toegekend en niet aan hen persoonlijk. Het uitstappen respectievelijk royeren betekent dat het schip een tijd zonder vangstrechten blijft.

Men is in het algemeen van mening dat de eerlijken niet onder de oneerlijken moeten lijden. In 1989 was werd de schelvisvisserij per 15.10 gesloten omdat sommige PO's hun contingent hadden overschreden en de snelheid van bevissing was in het algemeen te hoog.

Ook in het Verenigd Koninkrijk is het echter moeilijk om een volledig sluitend controlesysteem tot stand te brengen. Er is een

groot aantal kleine havens, die moeilijk te controleren zijn. In het verleden is geconstateerd dat de kisten gemiddeld zwaarder waren dan de controle officieel aannam. Het grootste probleem lijkt echter het volschrijven van gebieden - rondvis gevangen in de Noordzee wordt opgegeven als gevangen in de wateren ten westen van Schotland.

8. Frankrijk

8.1 Historische ontwikkeling

8.1.1 Aanvoer

De kwantitatieve gegevens over de Franse visserij kunnen betrekking hebben op het totaal van de Atlantische visserij, visserij in de Middellandse Zee, verre (vooral tonijn) visserij en de schelpdiercultures. Deze vier onderdelen kunnen niet altijd expliciet worden onderscheiden. Bij de tabellen wordt daarom zo mogelijk in de voetnoot aangegeven wat wel en niet inbegrepen is.

Tabel 8.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Franse vloot, 1972-1987, (1000 ton) *)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	97	67	46	62
Schelvis	22	16	22	14
Zw. koolvis	88	86	69	73
Wijting	34	41	44	33
Schol	5	3	6	8
Tong	4	4	5	7
Heek	22	17	18	18
Zeeduivel	14	14	21	18
Schartong	6	7	7	6
Noorse kreeft	10	11	8	9
Makreel	43	39	18	13
Ansjovis	8	5	3	8
Haring	30	4	15	9
Horsmakreel	4	8	6	7
Rog	13	12	12	15
Schar	4	3	2	3
Leng/Blauwe leng	14	26	20	27
Tonijnachtigen	61	73	69	119
Garnalen, krab	13	19	18	14
Sardien	31	21	28	26
Inktvis	22	13	10	10
Overige	102	67	108	87
Totaal	646	558	557	587

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

*) Inclusief Middellandse Zee, exclusief schelpdieren.

De totale Franse aanvoer heeft sinds 1977 geschommeld tussen 550.000 en 600.000 ton. Tussen 1972 en 1977 heeft zich een gevoelige daling van de produktie voorgedaan van plm. 90.000 ton (14 procent). Niet alleen dat bepaalde verre visgronden (onder andere Barentssee) niet meer bevist konden worden, maar ook de vangsten in de Noordzee zijn tussen die twee jaren teruggelopen (ICES).

De Franse aanvoer wordt gekarakteriseerd door een relatief grote verscheidenheid aan vissoorten. In 1972 was kabeljauw nog de belangrijkste vissoort met een relatief aandeel van 15 procent in het totale volume. De vier rondvissoorten (kabeljauw, schelvis, wijting en zwarte koolvis) hadden in dat jaar een gezamenlijke aandeel van 37 procent. Het belang van deze vier soorten is in de daaropvolgende vijftien jaar gedaald tot 31 procent. Aan de andere kant is de rol van de tonijnachtigen vooral tussen 1982 en 1987 sterk gegroeid. Afgezien van tonijn, kabeljauw en zwarte koolvis is het aandeel van de andere vissoorten in de totale aanvoer meestal kleiner dan 2-3 procent, wat een aanwijzing is voor de verscheidenheid van de aangevoerde soorten.

De nominale waarde van de Franse aanvoer is gestegen van 1,9 miljard FRF (1,2 miljard NLG) in 1972 naar 8,1 miljard FRF (2,7 miljard NLG) in 1987. Rekening houdend met de inflatie betekent dit een groei van 10 procent in vijftien jaar.

8.1.2 Vloot

Een eenduidige beschrijving van de ontwikkeling van de Franse vloot wordt bemoeilijkt doordat de criteria voor het opnemen en weergeven van schepen in de vlootstatistiek in de loop der jaren zijn gewijzigd. Terwijl men in de oudere statistieken slechts schepen opnam die meer dan drie maanden per jaar in de visserij actief waren, heeft men in de recente statistieken een dag in de laatste twee jaar als voldoende beschouwd. Bovendien

Tabel 8.2 Ontwikkeling van de vloot en werkgelegenheid, 1972-1989

	1972	1977	1983	1987	1989
Vloot					
- Aantal schepen	14163	12524	11661	11355	10361
- Pk (1000)	1154	1233	1499	1538	1625
- Brt (1000)	279	243	213	205	213
Werkgelegenheid *)					
	34609	28852	20693	18293	.

Bronnen: DP 1972-1987, Weber.

*) Bevat 3000-3500 mensen die werkzaam zijn in de schelpdiercultures.

komen in de Franse statistieken achtereenvolgens verschillende typeringen van de schepen voor (bijlage 8, tabel 7 en 8).

De Franse vloot kan globaal worden verdeeld in vijf componenten:

1. kleine kustvisserij (tot 10-12 m);
2. kustvisserij (pêche artisanale, 12-25 m);
3. open zee visserij (pêche semi-industriële, 33-38 m);
4. verre visserij (pêche industrielle, 38 m en meer);
5. tonijnvisserij.

De historische ontwikkeling kan dan ook het beste binnen deze componenten worden gezien.

De verre visserij betrof in het begin van de jaren '70 de schepen die in de Noordatlantische wateren op kabeljauw visten, die gezouten of diepgevroren werd bewaard. De schepen opereerden vanuit St. Malo, Fecamp en Bordeaux. De invoering van 200 mijl zones door Noorwegen en Canada heeft de vangstmogelijkheden voor deze vloot sterk beperkt. Het aantal schepen in deze categorie is dan ook gedaald van 23 (60.800 pk) in 1973 naar 9 (29.000 pk) in 1980. De aanvoer van gezouten vis is vrijwel volledig verdwenen. De aanvoer van diepvriesvis heeft zich gehandhaafd op een niveau van plm. 20.000 ton. De belangrijkste soorten zijn kabeljauw en zwarte koolvis.

Tot de semi-industriële vloot worden de vers-trawlers gerekend die groter zijn dan 100 brt (plm. 25/33-38 m) en net als bij de verre visserij meestal in rederijverband worden geëxploiteerd. Deze schepen werken traditioneel vanuit Boulogne, Lorient, Concarneau en Etel. Zij voeren verse vis aan uit de wateren nabij Ierland en Schotland. Ook de resultaten van deze schepen hebben geleden onder de verminderde vangstmogelijkheden binnen de 12 mijl zone van Ierland en het Verenigd Koninkrijk en de 200 mi zone van de Faeröer.

De kleine kustvisserij en de artisanale visserij (tot 25/33 m) wordt gekarakteriseerd door grote flexibiliteit ten aanzien van vistuigen en vissoorten en doordat de schippers ook de eigenaars zijn. Het totale aantal artisanale schepen vertoont een dalende trend van plm. 13-14.000 in 1972 naar 10.000 in 1989. De gemiddelde grootte neemt echter wel toe en het motorvermogen ook. Ongeveer 80 procent van deze schepen zijn kleiner dan 12 m (4-6 brt, 60-80 pk).

Tussen 1983 en 1989 is het aantal schepen kleiner dan 12 m afgenomen met plm. 1300 eenheden. Het aantal schepen tussen 12 en 25 m is met plm. 50 toegenomen. Het totale motorvermogen is echter met 146.000 pk gestegen (13 procent). De bruto tonnage is met 10.000 brt toegenomen (9 procent).

Het aandeel van de artisanale visserij in de totale waarde van de Franse aanvoer van vis (exclusief schaal- en schelpdieren) is licht toegenomen.

De aanvoer van tonijn komt vooral van de grote vries-purse-seiners die in de tropische wateren vissen. De vangsten ten zuidwesten van Frankrijk en in de Middellandse zee spelen slechts een

bescheiden rol. Tussen 1980 en 1987 is de aanvoer gegroeid van plm. 60.000 naar 110.000 ton. Yellowfin en skipjack maken meer dan 90 procent van de totale produktie uit (DP 1987).

Het aantal tonijnschepen met een vriesinstallatie is tussen 1972 en 1977 gegroeid van 36 (50.000 pk) naar 57 eenheden (74.000 pk). In 1989 waren er nog plm. dertig schepen van deze categorie actief met een totaal vermogen van 90.500 pk. Hieruit blijkt dat de gemiddelde grootte van deze schepen ongeveer verdubbelde.

8.2 Huidige structuur van de aanvoersector

In 1989 waren plm. 10.000 vissersschepen in de vaart. Ongeveer 80 procent hiervan bestond uit schepen onder 12 m. De groepen 12-16 m en 16-25 m vertegenwoordigen elk een kleine 10 procent. Slechts 2 procent van het totale aantal bestaat uit schepen boven 25 m. Het aandeel van deze groep in de totale bruto tonnage respectievelijk het motorvermogen bedraagt plm. 47 procent respectievelijk 21 procent.

Tabel 8.3 Structuur van de Franse vloot naar lengte-groep in 1989

Lengte-groep (m)	Aantal	1000 brt	1000 pk
Tot 12	8156	36	618
12-16	929	22	222
16-25	1043	58	454
25-38	131	23	94
38 en meer	102	74	237
Totaal	10361	213	1625

Bron: Weber.

Tabel 8.4 Samenstelling van de (semi-)industriële vloot naar type, 1.1.1989 *)

	Aantal	1000 brt	1000 pk
Vers-trawlers	132	44,8	156,9
Vriestrawlers	4	8,6	13,4
Tonijn purse-seiners	30	26,1	90,5
Totaal	166	79,5	260,8

Bron: UAPF 1989.

*) Schepen die aangesloten zijn bij de UAPF.

De kustschepen (meestal 8-10 m met 50-80 pk) hebben 1-2 opvarenden en werken met verschillende passieve vistuigen zoals korven voor langoesten, lijnen (long line) en staandwant. De groep schepen van 12-16 m (200-300 pk) beoefent een vergelijkbare visserij en vist ook met de trawl. De reizen duren meestal niet langer dan 1-2 dagen. De schepen boven 16 m zijn meestal trawlers. De kleinere blijven plm. 4 dagen op zee, terwijl die van plm. 20 m en meer reizen van 12-14 dagen maken en vissen ten zuiden van Ierland en ten westen van Schotland.

Van de 233 schepen van meer dan 25 m kunnen plm. 160 tot de (semi-)industriële vloot worden gerekend.

Tabel 8.5 Regionale spreiding van de vloot naar lengte-groep in 1987

	tot 12 m	12-16 m	16-38 m	38+ m	Totaal
Aantal					
- Noord-west	1166	197	198	23	1584
- Noord Bretagne	956	96	75	4	1131
- Zuid Bretagne	1516	284	385	59	2244
- Zuid-west	1181	161	229	8	1579
- Middellandse Zee	2712	143	227	0	3082
Totaal	7531	881	1114	94	9620
Motorvermogen (1000 pk)					
- Noord-west	87,4	43,4	88,8	46,5	266,0
- Noord Bretagne	63,4	21,0	28,7	13,4	126,5
- Zuid Bretagne	110,8	64,4	189,1	143,0	507,2
- Zuid-west	85,8	32,2	86,6	19,3	223,9
- Middellandse Zee	142,2	24,3	89,0	0,0	255,4
Totaal	489,5	185,2	482,2	222,2	1379,1
Bruto tonnage (1000 brt)					
- Noord-west	6,6	4,8	12,7	13,3	37,5
- Noord Bretagne	5,0	2,2	6,0	8,3	21,5
- Zuid Bretagne	7,3	7,4	31,8	40,1	86,5
- Zuid-west	6,1	3,6	12,5	6,4	28,6
- Middellandse Zee	7,9	2,2	10,2	0,0	20,3
Totaal	32,9	20,3	73,2	68,1	194,4

Bron: DP 1986, 1987.

Gebieden: Noord-west = Dunkerque t/m Cherbourg
 Noord Bretagne = Saint Malo t/m Camaret
 Zuid Bretagne = Douarnenez t/m Nantes
 Zuid-west = Noirmoutier t/m Bayonne.

8.2.1 Regionale spreiding

Ongeveer een derde van de vloot werkt vanuit de havens aan de Middellandse Zee (20 procent van het motorvermogen en 10 procent van de bruto tonnage). Het betreft vooral de schepen onder 12 m.

Het belangrijkste visserijgebied is Zuid Bretagne, met als de belangrijkste havens Concarneau, Lorient en Le Guilvinec. De eerste twee zijn eveneens de belangrijkste havens voor de industriële vloot met een aandeel van 50 procent in het totale aantal schepen boven 38 m. Daarnaast is ook Boulogne in dit verband van belang (plm. 17 procent).

De produktiviteit in de Middellandse Zee blijkt lager te liggen dan lange de Atlantische kust - het aandeel in de totale vloot ligt beduidend hoger dan dat in de (waarde van) aanvoer. De belangrijkste vissoorten die in de Middellandse zee worden gevangen zijn sardien (46 procent van de hoeveelheid zeevis), tonijn (10 procent) en ansjovis (7 procent). De aanvoer schaaldieren bestaat voor 45 procent uit groene krab. De schelpdierenproduktie bestaat voor 50 procent uit mosselen en voor 30 procent uit oesters.

Tabel 8.6 Regionale spreiding van totale aanvoer, 1987, (procenten)

	Zoetw.- vis	Zee- vis	Schaal- dieren	Schelp- dieren	Totaal
Hoeveelheid					
- Atlantische kust	37	90	98	94	92
- Middellandse Zee	63	10	2	6	8
Waarde					
- Atlantische kust	63	89	97	94	91
- Middellandse Zee	37	11	3	6	9

Bron: DP 1986-87.

8.3 Economische situatie van de aanvoersector

Met betrekking tot de economische situatie van de Franse aanvoersector beschikt men slechts over indicatieve gegevens. De verschillende Centres de Gestion hebben wel inzicht in de financiële resultaten van hun leden, maar deze gegevens worden niet statistisch bewerkt.

De waarde van de totale produktie van vis, schaal- en schelpdieren in 1987/88 bedroeg rond 2,7 miljard NLG (8,1 miljard FRF). Hiervan bestond 0,7 miljard NLG uit de opbrengsten van oesters en mosselen, die voor 80-90 procent door cultures voortge-

bracht zijn. De waarde van de visaanvoer langs de Middellandse Zeekust bedroeg rond 0,2 miljard NLG. De produktiewaarde van de Atlantische vloot bedroeg rond 1,8 miljard NLG, waarvan 0,3 miljard aan de industriële vloot toegeschreven kan worden en 1,5 miljard NLG aan de artisanale vloot.

Bij de beoordeling van de economische resultaten moet men onderscheid maken tussen de artisanale en de industriële vloot.

8.3.1 Artisanale vloot

De artisanale visserij in het gebied van La Manche is sinds enkele jaren in problemen. De schepen die in dit gebied actief zijn, zijn gericht op een relatief klein aantal soorten, waarbij kabeljauw en tong tot de belangrijkste behoren. In dit gebied beschikt de vloot niet over de flexibiliteit van de vloot in de Golf van Biscaye. In Boulogne is de totale omzet gedaald met 7,4 procent tussen 1987 en 1988, wat terug te voeren is tot zowel de artisanale als de industriële sector. De vangsten van kabeljauw dalen terwijl de prijs van tong in 1990 eveneens is gedaald onder druk van de hoge quota in de Noordzee.

De artisanale visserij in de Golf van Biscaye heeft in de laatste jaren wel goede resultaten kunnen realiseren. De schepen zijn uitgerust voor verschillende takken van visserij en oefenen die ook traditioneel seizoenmatig uit. Tot eind 1988 is er dan ook vrij uitgebreid geïnvesteerd. De invoering van de PME's heeft de investeringen wel afgeremd (zie hoofdstuk 8.5).

Bij de beoordeling van de economische situatie van de artisanale vloot moet men echter bedenken dat de kapitaalkosten in belangrijke mate worden gedrukt door subsidies. Afhankelijk van de situatie wordt 22-50 procent van het investeringsbedrag gesubsidieerd. Uit eigen fondsen hoeft men in sommige gevallen maar 8 procent op te kunnen brengen, terwijl het resterende bedrag tegen zeer gunstige voorwaarden van het Crédit Maritime geleend kan worden - 12 jaar, 5 procent rente en de eerste twee jaar met uitsstel van aflossing (zie hoofdstuk 8.5). De huidige commerciële rentevoet bedroeg in juli 1990 plm. 10,5 procent.

In 1988 heeft de Crédit Maritime ongeveer voor 265 miljoen NLG aan professionele leningen verstrekt, waarvan rond de helft tegen gunstige voorwaarden. Door de intensieve investeringen heeft de artisanale vloot een betrekkelijk gunstige leeftijdsamenstelling. De helft van de vloot met 60 procent van het vermogen is jonger dan 15 jaar.

Verscheidende recente studies hebben zich bezig gehouden met de financiële resultaten van de artisanale vloot (Lantz, Foucault). Vooral voor de laatste jaren constateert men enerzijds een verslechtering van de solvabiliteit (verhouding eigen-vreemd vermogen) en een verbetering van de liquiditeit (het kunnen voldoen aan de korte termijn financiële verplichtingen). De oorzaak van deze ontwikkeling zou kunnen zijn dat er tot 1988 betrekkelijk veel geïnvesteerd werd en men zeer hoge financiering (tot

Tabel 8.7 Leeftijdsopbouw van de Franse artisanale vloot, (procenten)

Jaren	Aantal	Motorvermogen
0-4	18	23
5-9	18	21
10-14	16	16
15-19	18	18
20-24	13	11
25 en meer	18	12
Totaal	100	100

Bron: CCPM.

92 procent) van de Crédit Maritime kon krijgen. De nieuwe schepen hebben wel goede resultaten behaald maar het effect op de solvabiliteit wordt pas op termijn merkbaar.

De risico's voor CMM zijn beperkt doordat de investeerders verplicht lid van een coöperatie moeten zijn die tevens mede-eigenaar is van het schip en als zodanig aansprakelijk voor de eventuele achterstallige aflossingen. De CMM heeft dan ook nauwelijks problemen gehad op dit punt. Indien een schipper geen bevredigende resultaten behaalt kan de coöperatie het schip door iemand anders laten overnemen. In de praktijk blijkt dat dit wel eens gebeurt, maar niet vaak. De schipper is wettelijk verplicht binnen tien jaar het schip aan de coöperatie af te lossen. De deelname van de coöperatie in de beginfase heeft een belangrijk fiscaal voordeel. De coöperatie mag namelijk een eventueel ontvangen investeringssubsidie buiten de winstberekening houden, terwijl de particulieren deze wel bij de winst moeten optellen.

De besommingen van de Bretonse vloot steken gunstig af in vergelijking met de Nederlandse.

Tabel 8.8 Vergelijking van de besommingen van de Bretonse artisanale vloot en de Nederlandse kotters, 1989, (1000 NLG)

Bretagne		Nederland	
motorvermogen	besomming	motorvermogen	besomming
50-80 pk	100-200	tot 100 pk	111
200-250 pk	270-520	200-260 pk	326
300-400 pk	800-1000	300 pk	780
400-600 pk	1000-2200	400-600 pk	705

Bronnen: LEI, IB.

Op grond van vier kwalitatieve indicatoren kan worden geconcludeerd dat de resultaten in de artisanale visserij laatste jaren bevredigend zijn geweest:

1. Er is vrij veel geïnvesteerd.
2. Er worden goede besommingen gerealiseerd.
3. De coöperaties hoeven slechts bij uitzondering het schip aan een andere schipper over te dragen.
4. De klanten van Crédit Maritime hebben nauwelijks problemen met het voldoen aan de aflossingsverplichtingen.

Tabel 8.9 Invloed van de subsidies op de kapitaalkosten van een vissersschip van ter waarde van 2,2 miljoen NLG, (1000 NLG) *)

Voorwaarden van de financiering:						
Maximale lening			92% 66%			
Instelling	Commer. Bank		Crédit Maritime		Commer. Bank	
Rente	10,5%		5,0%	5,0%	10,5%	5,0%
Subsidie	0%		22%	45%	0%	22%
Subsidie	0	484	990		0	484
Lening	2024	1579	1113	1452	1133	799
Eigen vermogen	176	137	97	748	583	411
Lening	304	178	126	218	128	90
- aflossing 12 jr	169	132	93	121	94	67
- rente	136	47	33	97	33	24
Eigen vermogen						
- afschrijv. 12 jr	15	11	8	62	49	34
- rente 5%	5	4	3	22	17	12

*) Dit voorbeeld betreft een schip van plm. 20 m, 500 pk, 70 brt.

Men is van mening dat de exploitatie alleen rendabel is dankzij de ontvangen steun, die de kapitaalkosten van een nieuwe 20 m/500 pk trawler met 150-200.000 NLG per jaar drukken, wat 10-20 procent van de besomming vertegenwoordigt. Deze conclusie is evengoed van toepassing op andere landen die een vergelijkbare steun verlenen.

8.3.2 Industriële vloot

De inzichten in de resultaten van de 106 industriële trawlers van 33 m of meer (160.000 pk) zijn nog minder statistisch

onderbouwd. De algemene opvatting is echter dat de situatie vrij ongunstig is, op een enkele rederij na. De industriële schepen worden geëxploiteerd in rederijverband, waarbij verschillende bedrijven ook de verwerking en distributie in handen hebben. Hierdoor wordt de rentabiliteit ook onduidelijk omdat de exploitatie van de schepen niet op zich zelf staat. Niet alleen werden de vangstmogelijkheden van deze vloot in belangrijke mate beperkt (sluiting van de Canadese wateren), maar ook de produktiviteit is gevoelig gedaald. Men is blijkbaar niet in staat de toegestane quota te vangen.

De tonijnvloot (30 schepen, 94.500 pk) wordt eveneens door geïntegreerde bedrijven geëxploiteerd. Ze leveren de grondstoffen aan de gelieerde conservenindustrie. De resultaten zijn afhankelijk van de wereldmarkt voor tonijn en vangstmogelijkheden (EG-akkoorden met derde landen). De resultaten zijn waarschijnlijk redelijk ondanks de daling van de prijzen op de Europese markt in 1990.

De leeftijdssamenstelling van de industriële vloot is niet ongunstig. 60 procent van de trawlers is nog altijd jonger dan 15 jaar en voor de tonijnschepen is dit zelfs rond 90 procent.

Tabel 8.10 Leeftijdssamenstelling van de industriële vloot, 1.1.1989 *)

Leeftijd (jaren)	Trawlers			Tonijnvloot		
	aantal		motorvermogen	aantal		motorvermogen
		1000 pk	procent		1000 pk	procent
0-4	22	37.8	24	1	2.4	3
5-9	16	15.7	10	14	47.0	50
10-14	24	44.6	28	11	34.9	37
15-19	32	51.1	32	4	10.3	11
20-24	12	10.3	6	-	-	-
Totaal	106	159.5	100	30	94.5	100

Bron: UAPF 1989.

*) De leeftijd betreft in feite het jaar wanneer het schip in Frankrijk in de vaart kwam. De werkelijke leeftijd kan daarom hoger zijn.

De enige beschikbare gegevens met betrekking tot kosten en opbrengsten dateren van 1984. Hieruit blijkt dat de kleinere trawlers toen waarschijnlijk al te weinig overhielden voor een volledige dekking van de afschrijvingen. De besomming van de gro-

te vriestrawlers was vergelijkbaar met de resultaten van de Nederlandse schepen.

Tabel 8.11 Resultaten van de industriële vloot in 1984, (1000 NLG)

	Trawlers			Vries- trawlers	Tonijn vries-seiners	
	34 m 800 pk	46 m 1800 pk	55 m 2000 pk	90 m 4000 pk	54 m 2400 pk	70 m 3600 pk
Globale grootte						
Besomming	2457	5154	5787	11797	6374	8354
Brandstof	564	1127	1294	1629	1149	1480
Overige kosten	1811	4381	4220	8551	5040	6597
Bruto over- schot *)	82	-353	273	1617	184	277

Bron: UAPF 1985.

*) Bruto overschot is voor afschrijving en rente.

8.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

8.4.1 Consumptie

De binnenlandse consumptie wordt geschat op rond 22 kg per hoofd van de bevolking per jaar. Ongeveer twee derde tot drie kwart van deze hoeveelheid bestaat uit verse vis. De rest is betrekkelijk gelijkmatig verdeeld tussen conserven en diepvriesprodukten. De consumptie van conserven is echter sinds ongeveer 1978 vrij constant op 160.000 ton, terwijl die van de diepvriesprodukten bleef doorgroeien zodat sinds 1984/85 de tweede groep belangrijker is geworden dan de eerste (IC, Meuriot).

8.4.2 Verwerking

De Franse verwerkende industrie bestaat in principe uit diepvries- en conservenbedrijven. Daarnaast worden op relatief kleine schaal gerookte en gezouten produkten vervaardigd. De eerste twee groepen zijn beide in toenemende mate afhankelijk van geïmporteerde grondstoffen (OECD 1986, 1987).

De huidige diepvriesindustrie kan worden gezien als de opvolger van de verre vriestrawlervloot die tot het begin van de jaren '70 actief was. Doordat de aanvoer van zeegevroren kabeljauwachtigen verminderde was men genoodzaakt de binnenlandse markt te bevoorraden met produkten die gemaakt zijn op basis van geïmporteerde grondstoffen. De invoer van deze vissoorten is dan ook sterk gegroeid.

Binnen de diepvriesindustrie kunnen een aantal produktgroepen worden onderscheiden. De belangrijkste groep zijn produkten op basis van de rondvis (kabeljauw, zwarte koolvis, heek) - vooral filets maar in toenemende mate ook maaltijden. Andere produkten betreffen diepgevroren schelp- en schaaldieren. In 1982 zijn er rond 250 bedrijven in deze branche geteld, maar de meesten waren relatief kleinschalig. Slechts vijf van deze bedrijven verwerkten in 1980 meer dan 5.000 ton.

De conservenindustrie maakt voor rond 90 procent produkten van tonijn, sardien en makreel. Vooral voor de laatste twee soorten geldt dat men in toenemende mate ingevoerde grondstoffen gebruikt. Terwijl in 1964 de invoer nihil was, was men gemiddeld in de jaren 78-83 voor 75 respectievelijk 50 procent van invoer afhankelijk geworden. Desondanks is het relatieve aandeel van de Franse conservenindustrie op de nationale markt tussen 1973 en 1983 gedaald. Voor sardien was dit van 52 naar 42 procent en voor makreel van 75 naar 21 procent (Meuriot).

In 1989 behaalden de 24 conservenbedrijven met 31 fabrieken een totaal omzet van 3,4 miljard FRF (1,1 miljard NLG). 86 procent hiervan werd gerealiseerd door de acht grootste ondernemingen. De meeste fabrieken zijn gevestigd in Bretagne, waar 71 procent van de totale hoeveelheid van rond 105.000 ton werd verwerkt. De conservenindustrie gaf in 1989 werk aan rond 3.700 mensen terwijl er 10 jaar eerder nog 6.900 werknemers waren (IC).

Tabel 8.12 *Conservenindustrie - beschikbaarheid van grondstoffen, 1989, (1000 ton vangstgewicht)*

	Tonijn	Makreel	Sardien
Franse aanvoer	4	9	7
Invoer	42	20	13
Totaal verwerkte grondstof	46	29	20

Bron: IC.

De concurrentiepositie van de Franse conservenindustrie verschilt per vissoort. Wat makreel betreft, zijn er nauwelijks concurrenten. De tonijnconserven ondervinden zware concurrentie van met name Thailand en de Filipijnen. In tegenstelling tot deze landen, beschikken de Franse bedrijven in West-Afrika niet over voldoende aanvoer van groenten, die ook in de conserven worden verwerkt. De vestigingen in Frankrijk hebben te maken met veel hogere kosten. Dit laatste geldt ook voor de concurrentie met Marokko op de sardienmarkt.

Tabel 8.13 Voorzieningsbalans van de binnenlandse markt voor conserven, 1989, (1000 t produktgewicht) a)

	Tonijn	Makreel	Sardien
Aanbod			
- Binnenlandse produktie	53	29	20
- Invoer	56	1	25
Totaal	110	30	45
Vraag			
- Binnenlandse consumptie	105	30	46
- Uitvoer	7	1	1
Totaal	113	31	46

Bron: IC.

a) Saldo vraag en aanbod = saldo voorraad.

Ongeveer 40 bedrijven produceerden in 1985 gezouten en ge-rookte produkten. Zij verwerkten in dat jaar rond 20.000 t vis, waarvan 90 procent was haring (OECD 1986).

8.4.3 Buitenlandse handel

Frankrijk heeft een belangrijk tekort op de handelsbalans voor vis en visprodukten. In 1989 werd voor 4,6 miljard NLG ingevoerd en voor slechts 1,7 miljard NLG uitgevoerd.

Schaaldieren, tonijn, zalm en kabeljauw behoren tot de belangrijkste ingevoerde vissoorten. Deze vier groepen produkten vertegenwoordigden in 1989 rond 56 procent van de totale invoerwaarde. De invoerwaarden van bewerkte en onbewerkte vis zijn in de jaren '80 vrijwel gelijk gebleven. De belangrijkste landen van herkomst zijn het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Denemarken.

De Franse uitvoer is nogal divers, waarbij tonijn en garnalen tot de belangrijkste produkten behoren. Naar waarde gerekend bestaat 64 procent uit verse produkten. De belangrijkste markten liggen dan ook in Italië en in Spanje.

8.5 Visserijbeleid

8.5.1 Beheersing van aanvoer

Beheersing van de aanvoer wordt in Frankrijk niet als een belangrijk probleem ervaren. Men is in het algemeen van mening dat overschrijdingen van de quota tot de uitzonderingen behoren en slechts door kleine groepen vissers worden veroorzaakt. Aan-

voer dient beheerd te worden ten einde grote schommelingen van prijzen te voorkomen. Dit wordt dan ook actief door de verschillende coöperaties gedaan door aankoop van vis bij grote aanvoer en doordat de leden worden verzocht welke soorten zij beter wel of niet kunnen aanvoeren. De coöperaties kunnen zich een onbeperkte steun niet permitteren omdat zij voor hun fondsen op een heffing over de omzet van hun leden zijn aangewezen.

De aanvoer wordt gecontroleerd bij de "Centres Statistiques" die in de verschillende havens zijn gevestigd door middel van de logboeken en de gegevens van de afslagen, waar de meeste artisanale schepen hun vis verkopen. Ook handel buiten de klok om dient aan de afslag te worden gemeld. Een precieze controle op aanvoer lijkt echter onmogelijk door de omvang van de sector en de grote aantallen schepen onder de 10 m (logboek-grens) die meestal niet bij de officiële organisaties zijn aangesloten. Evenals in sommige andere EG-landen speelt hier ook het potentiële probleem van het verscrijven van de visserijzones en desnoods van de vissoorten.

De meeste quota worden beheerd op nationaal niveau. Een aantal belangrijke quota wordt regionaal en lokaal verdeeld. In 1991 betrof dit een zevental soorten - tong, kabeljauw, wijting, schol, zwarte koolvis, haring en makreel. De quota voor deze soorten zijn verdeeld onder de vijf regio's door de CCPM. Binnen de regio's worden vervolgens afspraken gemaakt over de verdeling onder de PO's. Het is voorgekomen dat de visserij op bepaalde soorten voor bepaalde PO's gesloten moest worden. De verdeling komt tot stand op basis van onderhandelingen. Hierdoor begint echter het besef van het mogelijke belang van de historische prestaties door te dringen. Het probleem is wel dat ongeveer 20 procent van de artisanale vloot niet is aangesloten bij PO's en heeft dan ook niets met de gemaakte afspraken te maken 1).

In de huidige situatie hebben de schipper-eigenaren relatief weinig belang bij het verborgen houden van hun aanvoer, tenzij een visserij gesloten is. Juist het opbouwen van de historische rechten vraagt om het registreren van hun produktie.

8.5.2 Beheersing van visserijinzet

Tot september 1988 was de toegang tot de Franse visserij in principe vrij. De investeringen kwamen in aanmerking voor verschillende subsidies. Het MOP schrijft echter een inkrimping van de vloot voor van plm. 9 procent in vermogen en 3 procent in tonnage, zodat beperkende maatregelen nodig werden.

In september 1988 heeft de CCPM een zogenaamde PME (Permis de Mise en Exploitation) in het leven geroepen, als een voorlopige maatregel in afwachting van een wetswijziging door de Assemblée Nationale. Dit is een soort licentie die vereist is in gevallen

1) France Eco Pêche 4/91.

Tabel 8.14 Meerjarig oriëntatieprogramma (1000 pk, 1000 brt)

Lengte- groep (m)	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.'91	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.'91
tot 12	598	514	34	31
12-16	215	194	22	21
16-38	533	496	81	78
38 en meer	228	228	71	71
Totaal	1573	1432	208	201

Bron: EG Publikatieblad No L 124/49 van 15.5.1990.

van nieuwbouw respectievelijk modernisering. De bestaande schepen die voorlopig niet worden gemoderniseerd hoeven geen PME aan te vragen. Het PME systeem werkt als volgt (Weber):

- De schepen die uitsluitend in de vijvers en riviermondingen vissen evenals die in de schelpdiercultures en -visserij worden ingezet en de verre tonijn purse-seiners vallen niet onder de PME regeling.
- Alle schepen die minstens een dag in de voorgaande twee jaar gevestigd hadden kunnen een PME aanvragen.
- PME specificeert het vermogen van het schip (in kw) en de lengte. Er worden vijf lengte-groepen onderscheiden, namelijk tot 12 m 12-16 m, 16-25 m, 25-38 m en boven 38 m.
- Het is mogelijk om de motorvermogens van meerdere PME's te cumuleren teneinde een schip met een groter vermogen in de vaart te kunnen brengen. Het schip moet echter binnen de oorspronkelijke lengte groep blijven. Deze beperking geldt niet voor de twee groepen tussen 16 en 33 m.
- Indien een schip meer dan twee jaar in handen is van de eigenaar, dan mag dit worden vervangen door een schip met een even groot vermogen. Indien dit niet het geval is wordt er slechts een PME uitgegeven met een 30 procent lager vermogen. Het oude schip moet dan aan de visserij worden onttrokken. Als de nieuwe motor groter is dan de oude dan wordt altijd de reductiefactor van 1,3 toegepast.
- Aan bedrijven die kort voor de invoering van de PME's investeringsverplichtingen waren aangegaan is ook de benodigde PME verstrekt.
- Teneinde een eventueel tekort aan pk's in individuele gevallen op te vangen zijn er op regionaal niveau enkele "pk-fondsen" opgericht waaruit deze pk's verkregen kunnen worden. De werkwijze van deze fondsen is onduidelijk.

In 1990 bestond betrekkelijk veel verwarring over de details en de werking van dit systeem. Verschillende problemen die men

niet voorzien had moesten door nieuwe artikelen van de regeling worden opgevangen. Er zijn geruchten dat er ten tijde van de invoering van de PME's een groot aantal nieuwe bestellingen zouden zijn geplaatst. Dat de vloot hierdoor sterk zou groeien is echter onwaarschijnlijk. Een onbenutte PME blijft beperkt geldig, afhankelijk van de omstandigheden. Bovendien komen zulke bestellingen niet in aanmerking voor investeringssteun. De bouwactiviteit in de werven is sinds 1988 eerder af dan toegenomen. Door de initiele participatie van de coöperaties in de eigendom van de schepen zou de reductie-eis van 1,3 betrekkelijk theoretisch kunnen blijken. De prijs lag in juli '90 op ongeveer 2-2.500 FRF/kw (600-750 NLG). Men wijst erop dat hierdoor de oude schepen zo lang mogelijk in de vaart gehouden zullen worden omdat zij nu een veel hogere marktwaarde hebben gekregen. Aan de andere kant zullen de nieuwe schepen intensiever geëxploiteerd moeten worden doordat ze hogere kapitaalkosten zullen moeten dekken. De grootste bezwaren tegen de PME's zijn dat hierdoor de toetreding van jonge schippers moeilijker is geworden en dat het een gevaar van concentratie in zich houdt.

8.5.2.1 "Plan Mellick"

Daar Frankrijk er niet in is geslaagd de MOP doelstellingen te halen, heeft men in het begin van 1991 een saneringsplan ingevoerd genaamd naar de zittende minister. De doelstelling was in de loop van 1991 100.000 kw (136.000 pk) uit de vaart halen, wat ongeveer 10 procent van de vloot zou betekenen. Hiervoor zijn saneringspremies ingesteld afhankelijk van de grootte van het schip. Er wordt onderscheid gemaakt tussen schepen die worden gesloopt en die buiten de EG of buiten visserij worden ingezet. In 1992 worden de premies verlaagd. Kleine schepen met een relatief groot motorvermogen komen ook in aanmerking voor een hogere uitkering.

Tabel 8.15 Saneringsregeling, (FRF)

Brt-groep	A	B	C
tot 5	12500	9000	7500
5-15	12500+10000*brt	10000+7000*brt	7500+6000*brt
15-50	42500+8000*brt	33000+5500*brt	30000+4500*brt
50-100	192500+5000*brt	133000+3500*brt	105000+3000*brt
100-400	292500+4000*brt	183000+3000*brt	155000+2500*brt
400 en meer	692500+3000*brt	583000+2000*brt	555000+1500*brt

Bron: France Eco Pêche 4/91.

Opties: A = sloop voor 1.1.1992.

B = sloop na 1.1.1992 of inzet buiten de EG-visserij voor die datum.

C = inzet buiten de EG-visserij na 1.1.1992.

Uit het bovenstaande volgt dat een 400 brt schip een saneringspremie van 630.000 NLG in 1991 zou ontvangen en 385.000 NLG daarna. In 1991 zou dit bedrag ongeveer de helft zijn van de Nederlandse saneringspremie. Frankrijk heeft in totaal 174 miljoen FRF (58 miljoen NLG) voor de totale sanering beschikbaar. Hiervan zou men echter 115 miljoen FRF terug kunnen ontvangen van de EG.

Het succes van deze operatie lijkt niet verzekerd. De premies zijn niet hoog en de aanmelding is volledig vrijwillig. Bovendien worden de ontvangen premies belast zodat het netto voordeel nog lager zal zijn. Het kan niet worden verwacht dat relatief nieuwe schepen zouden saneren. Uit tabellen 8.7 en 8.10 volgt dan dat ongeveer 40 procent van de artisanale vloot ouder dan 20 jaar gesaneerd zou moeten worden om de gestelde doelstelling te bereiken.

Naast de sanering is ook het systeem van de PME strenger geworden:

- Het schip dat men uit de vaart neemt ter compensatie van nieuwbouw moet men reeds voor 15.3.1991 in bezit hebben gehad.
- De criteria voor "actieve" schepen die voor een PME in aanmerking komen zijn restrictiever geworden.
- De PME's die gegeven zijn aan schepen die "besteld" waren ten tijde van de instelling van het systeem komen te vervallen als men niet voor 15 maart daadwerkelijk tot bouw is overgegaan. Men verwacht dat 30-40.000 pk aan licenties op deze wijze komt te vervallen 1).

8.5.3 Organisatie van de sector

De huidige structuur van de Franse visserijsector en het gevoerde beleid zijn sterk verbonden met de organisaties die voor en door de sector zijn opgericht. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen de administratieve en de commerciële organisaties. Deze beide groepen hebben ook taken op het gebied van de belangenbehartiging. De organisaties van de artisanale en van de industriële sector zijn grotendeels gescheiden.

De centrale administratieve organisatie is de Comité Central des Pêches Maritimes (CCPM), die in 1945 in het leven werd geroepen. Op regionaal en lokaal niveau is de CCPM vertegenwoordigd door zogenaamde Comités Régionaux en Comités Locaux.

De basis van de administratieve organisatie vormen de rond 47 Comités Locaux, die per haven opgezet zijn. De Comités Locaux (CL) zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de organisaties van vier groeperingen: werkgevers, werknemers, coöperaties (inclusief PO's) en de handel. Zowel de industriële als de artisanale visserij is hierin vertegenwoordigd, althans als de eerste

1) France Eco Pêche 4/91.

enige rol in de betrokken haven speelt. Hun taken liggen op het gebied van het verlenen van collectieve diensten (opleiding), behartigen van lokale belangen en eventueel uitvoering van beslissingen die op hoger niveau worden genomen.

Op initiatief van de CL's kunnen eventueel Comités Régionaux worden opgezet, waarbinnen de meer algemene problemen aan de orde kunnen komen. Er bestaan vijf CR's - Nord, Basse-Normandie, Bretagne, Pays de la Loire en CR Méditerranée. De CR's Nord en Bretagne bestaan slechts in naam.

Naast de geografische organisaties bestaan de 18 Comités Interprofessionnelles (CI), die per vissoort of per groep soorten opgericht zijn en zich met technische en economische aspecten van de specifieke visserijen bezig houden. Ook hier zijn de verschillende belangengroeperingen vertegenwoordigd. De CI's beschikken wettelijk over een werkelijke beslissingsbevoegdheid. De besluiten zouden door de CL's uitgevoerd moeten worden.

De CL's en de CI's zijn op nationaal niveau vertegenwoordigd in de CCPM. De voornaamste taken van de CCPM is breed overleg en coördinatie van de beslissingen die binnen de andere lichamen worden genomen. Op dit niveau is ook het Ministère de la Mer vertegenwoordigd, zodat ook met het overheidsbeleid rekening wordt gehouden.

De boven beschreven structuur werd in 1945 door de Franse overheid in het leven geroepen. Door de autonome (onevenwichtige) ontwikkeling van de verschillende onderdelen, de ontwikkeling van de commerciële organisaties en de instelling van het EG-visserijbeleid krijgt deze structuur met een groot aantal problemen te maken. Een vakbond vertegenwoordigt soms zowel de werknemers als de werkgevers. Er is een grote diversiteit onder de verschillende CL's en CI's door hun grootte en de intensiteit van hun activiteiten. Er is geen eenduidige beslissings- en uitvoeringsstructuur. De taken van de CI's zijn in feite niet consistent met de EG-regelgeving en overlappen de taken van de PO's. Er wordt dan ook diepgaand over een reorganisatie gesproken (Hennequin).

Binnen de commerciële organisaties kan een onderscheid worden gemaakt tussen die voor de industriële vloot en die voor de artisanale sector. De kustvloot van schepen onder 12 m is grotendeels niet georganiseerd.

De belangenorganisatie van de industriële vloot is de Union des Armateurs à la Pêche de France (UAPF). In 1989 waren 35 rederijen met 166 schepen hierbij aangesloten, die qua grootte varieerden van een schip met 430 pk tot 17 schepen met 14.500 pk. De marktordeningsvraagstukken zijn ondergebracht bij de drie FROM's (Fond Régional d'Organisation du Marché du Poisson -Nord, Bretagne en Sud-Ouest). De FROM's zijn voortgekomen uit de CI voor bodemvis en hebben nu een PO status (Hennequin).

De artisanale vloot en een klein deel van de kustvloot is georganiseerd binnen de CCMCM (Confédération de la Coopération, de la Mutualité et du Crédit Maritime). Dit is een overkoepelende

organisatie, die uit 1901 dateert en een aantal gespecialiseerde organisaties verenigt. De vijf belangrijkste zijn (SC):

- Fédération des Organisations de Producteurs de la Pêche Artisanale (FEDOPA) voor de 11 grotere artisanale PO's. De PO's zijn echter zeer uiteenlopend van aard - soms nauw gelieerd aan de coöperaties, geografisch of per soort opgezet, enz.
- Centre de Gestion de la Pêche Artisanale (CGPA), waarvan de lokale bureaus voor hun leden de volledige fiscale administratie verzorgen. Deze leden kunnen dan aanspraak maken op een fiscale zelfstandigenaftrek (Een soortgelijke regeling bestaat in Frankrijk voor alle artisanale beroepen).
- Association de Prevoyance Maritime (APMAR) voor de sociale zekerheid zoals uitkeringen bij ziekte of arbeidsongeschiktheid. De bemanningen die op deelbasis varen kunnen geen aanspraak maken op een werkloosheidsuitkering.
- Coop Marine verenigt de inkoopcoöperaties.
- Crédit Maritime Mutuel is de gespecialiseerde visserijbank. CMM is aangesloten bij de Crédit Cooperatif en heeft een monopolie op de gesubsidieerde leningen. CMM beschikt over een netwerk van 12 Caisses Regionales en rond 120 plaatselijke "Agences".

De bovengenoemde organisaties opereren onafhankelijk van elkaar en de individuele visserman sluit zich afhankelijk van zijn behoeften bij verschillende lokale eenheden aan.

Voor de volledigheid moet ook de FIOM (Fond d'Intervention et d'Organisation des Marchés des Produits de la Pêche Maritime et des Cultures Marines) worden vermeld. FIOM is ondergebracht bij CCPM en heeft de volgende taken (OECD 1986):

- verrekening van de EG-ophoudprijzen tussen de PO's en FEOGA;
- steun aan de experimentele visserij;
- opleiding van PO personeel;
- bevordering van visconsumptie door middel van advertentiecampagnes, deelname aan tentoonstellingen en publikaties;
- financiering van marktstudies;
- R&D voor visverwerking;
- financiële steun aan de coöperaties (onder andere kredietverzekering);
- steun aan werkloosheidsfondsen voor uitkeringen bij slecht weer.

8.5.4 Steun aan de sector

De Franse vissersvloot geniet traditioneel van een aanzienlijke overheidssteun in de vorm van subsidies op investeringen en op rente van krediet. De schepen boven 16 m worden gesteund door nationale programma's (Coremode) en die onder 16 m door regionale fondsen (Cripa). Er worden jaarlijks vaste bedragen voor dit doel uitgetrokken. Dit betekent dat er alleen meer schepen gesteund kunnen worden als de subsidie per schip omlaag gaat. Er worden

dan ook jaarlijks vier tot vijf maal meer aanvragen ingediend dan gehonoreerd. De keuze van de te steunen projecten geschiedt door plaatselijke en regionale commissies waarin vooraanstaande schippers zitting hebben. Op deze wijze kent men de kwaliteiten en de omstandigheden van de aanvragers heel goed.

De investeerders kunnen beroep doen op de overheidssubsidies op de investeringen (nationaal of regionaal) en op goedkopere leningen. De hoogte van de nationale subsidie is afhankelijk van het gebied waar men vandaan komt en of men wel of geen FEOGA subsidie ontvangt. Men gaat uit van een basispremie, die verlaagd wordt indien men wel FEOGA ontvangt en verhoogd als dat niet het geval is. Deze subsidies worden verleend voor nieuwbouw of voor modernisering van schepen die vijf tot vijftien jaar oud zijn. Aankoop van tweedehands schepen of modernisering van oudere komen hiervoor niet in aanmerking. Tot de artisanale visserij worden schepen gerekend waar de eigenaar meevaart en niet meer dan een schip in bezit heeft (of een aandeel daarin).

Onder bepaalde voorwaarden kan men eveneens gebruik maken van gesubsidieerde leningen, die door CMM worden verstrekt. In tegenstelling tot de investeringssubsidies zijn hier geen plafonds ten aanzien van de totale bedragen die de overheid hiervoor beschikbaar wil stellen. Die zijn immers mede afhankelijk van de ontwikkelingen op de kapitaalmarkt, waar CMM moet lenen.

Tabel 8.16 Investeringsubsidies voor artisanale visserij, (procenten van investering) a)

	Zwakke regio's b)	Overige regio's
Basis premie	15	15
- waarvan voorwaardelijk	10	10
Aanvullende premie	7	7
FEOGA	35-40	20-25
Totale steun		
- met FEOGA	40-45	30-35
- zonder FEOGA	22	22

Bronnen: Circulaire de 14.1.1983, EG-verordening 355/77.

a) Deze regeling geldt voor schepen boven 16 m (Atlantische kust) respectievelijk 18 m (Middellandse Zee). De kleinere schepen zijn aangewezen op de regionale (Cripa) regelingen; b) Zwakke regio's zijn arrondissementen Quimper en Lorient.

De investeerders die niet aan de formele criteria voor de artisanale visserij voldoen kunnen terugvallen op de faciliteiten voor de industriële visserij. Naast een subsidie die tussen 22 en 50 procent kan liggen kunnen zij onder bepaalde voorwaarden een

Tabel 8.17 Leningen met gesubsidieerde rente van 5 procent voor de artisanale vloot a)

Type Investering	Maximale lening (procent investering)		Looptijd/ uitstel aflossing (jaren)
	algemeen	eerste schip	
Nieuwbouw >12 m	66	92	12/2
Nieuwbouw <12 m, c)	20	50	9/1
Modernisering, >12 m b)	50	75	7/-
2e hands schepen b)			
>12 m	20	75	10/1
<12 m c)	-	30	9/1
Eerste uitrusting	-	30	3/-

Bron: Circulaire de 14.1.1983 (incl. aanpassingen).

a) Slechts voor eigenaars van een schip; b) Schepen ouder dan 15 jaar komen niet in aanmerking; c) Nieuwbouw < 12 m geen trawlers.

Tabel 8.18 Investeringsubsidies voor industriële visserij, (procent van investering) *)

	Tot 33 m		Boven 33 m	
	zwakke regio's	overige regio's	zwakke regio's	overige regio's
Basis premie	22	22	22-30	22-30
- waarvan voorwaardelijk	7	2	12-15	2-5
Aanvullende premie	-	-	-	-
FEOGA	35	20	35	20
Totale steun				
- met FEOGA	50	35	45-50	40-45
- zonder FEOGA	22	22	22-30	22-30

Bronnen: Circulaire de 14.1.1983, EG-verord. 4028.

*) Nieuwbouw of modernisering.

gesubsidieerde lening ontvangen tot een maximum van 60 procent van de totale investering.

De totale bedragen die de Franse nationale en regionale overheden voor de visserijsector in 1986 en 1987 beschikbaar hadden gesteld waren in de orde van 40-50 miljoen NLG per jaar. De investeringsactiviteit was in 1988 ongeveer even intensief zodat

ook in dat jaar een dergelijke bedrag uitgegeven werd. Daarnaast werd een bedrag van misschien 20-30 miljoen gulden aan rentesteun besteed. Sinds de invoering van de PME's zijn de investeringen duidelijk afgenomen. De EG heeft de steun voor nieuwbouw in 1990 opgeschort, de MOP doelstelling niet werd gerealiseerd. In de periode 1987-'89 bedroeg de EG-steun gemiddeld 23 miljoen NLG per jaar.

Tabel 8.19 Investeringsubsidies, 1986-'87, (miljoen NLG)

	1986		1987	
	aantal leningen	subsidie	aantal leningen	subsidie
Nationale steun a)				
- Kustvloot (tot 16 m)	.	.	211	8,7
- Artisanale vloot (16-24)	56	16,3	74	18,5
- Industriële vloot	12	13,5	26	27,3
Totaal (nationaal) b)	68	29,8	311	54,4
Totaal EG (artis. vloot)	.	19,3	.	25,4
Totaal		49,1		79,9

Bronnen: OECD 1986, 1987, Catanzano, SC.

a) Exclusief rentesubsidie; b) Groei tussen 1986 en 1987 is mede veroorzaakt door een versnelde uitkeringsprocedure.

8.5.5 Controle en vervolging

Er zijn nauwelijks gegevens beschikbaar over de uitvoering van het beheerssysteem en de vervolging van de overtreders. De wetgeving specificeert inbeslagnames, gevangenisstraffen en boetes (tot 500.000 FRF) voor verschillende overtredingen. De algemene indruk is echter dat in de praktijk de rechters tot betrekkelijk milde straffen besluiten 1).

1) Loi 83-582 van 5.7.1983 en 85-542 van 22.5.1985.

9. Spanje

9.1 Historische ontwikkeling

Spanje heeft de meest complexe visserijsector van alle EG-lidstaten. Terwijl verschillende andere landen gedwongen werden hun verre vloten af te bouwen als gevolg van de algemene invoering van de 200 mijl zones, is Spanje in staat gebleken de verre vloot in de vaart te houden door de ontwikkeling van nieuwe toegangsvormen. De sector beslaat bijna alle bekende visserijactiviteiten vanaf niet gemotoriseerde kustvisserij met handlijn tot en met geïntegreerde multinationals, die vloot, verwerking, distributie en handel in handen hebben.

Voor Spanje geldt ook dat de cijfers over aanvoer en vloot betrekking kunnen hebben op de Europese Atlantische wateren, Middellandse Zee en wateren van derde landen. Ook de schelpdierencultures spelen in Spanje een belangrijke rol. Men moet daarom precies de inhoud van de cijfers kennen.

9.1.1 Aanvoer

De totale aangevoerde hoeveelheid is gedaald van rond 1,5 miljoen ton in het begin van de jaren '70 tot 1,1-1,2 miljoen ton vijftien jaar later. Er hebben zich twee markante ontwikkelingen voorgedaan. De aanvoer van kabeljauw is zeer sterk teruggelopen door de beperkingen in de Noordatlantische wateren. Ook de aanvoer van heek is onder druk komen te staan onder andere door de ineenstorting van de visserij bij Zuid-Afrika. De vangsten van tonijn daarentegen zijn gegroeid. Daarnaast hebben zich aanzienlijke fluctuaties voorgedaan in de aanvoer van kleine pelagische soorten als sardien, ansjovis en horsmakreel.

Slechts ongeveer 30 procent van de totale aanvoer wordt gevangen in de ICES gebieden in de noord-oost Atlantische oceaan (plm. 350.000 ton in 1987) (ICES 1990). Ongeveer 15 procent wordt in de Middellandse Zee gevangen. De rest (55 procent) is de aanvoer uit de wateren van derde landen. Ongeveer 100.000 t wordt op de Canarische Eilanden aangevoerd.

De nominale waarde van de aanvoer is gestegen met 540 procent van 35 miljard ESP (1,7 miljard NLG) in 1972 naar 224 miljard ESP (3,7 miljard NLG) in 1987. Echter rekening houdend met de inflatie is de reële waarde met ongeveer 10 procent gedaald.

Tabel 9.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Spaanse vloot, 1972-1987, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	224	80	35	36
Schelvis	10	1	1	2
Zw. koolvis	13	25	0	1
Tong	3	3	4	5
Heek	256	292	189	201
Zeeduivel	16	15	21	15
Schartong	11	13	20	14
Noorse kreeft	5	6	6	3
Ansjovis	29	82	40	20
Horsmakreel	88	120	57	67
Blauwe wijting	26	22	36	39
Garnalen	33	34	11	19
Rog	6	6	2	18
Leng/blauwe leng	3	3	3	7
Tonijnachtigen	83	107	144	211
Sardien	128	189	216	163
Makreel	41	33	32	28
Inktvis/octopus	145	102	110	127
Overige	231	205	273	167
Totaal	1353	1348	1207	1149

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

9.1.2 Vloot

De ontwikkeling van de moderne Spaanse visserijvloot is begonnen in 1960/61 toen de overheid aanzienlijke kredieten beschikbaar stelde voor de bouw van nieuwe schepen, met nadruk op schepen van meer dan 150 brt. De groei duurde tot het midden van de jaren '70 toen de oliecrisis en de instelling van de 200 mijl zones duidelijke beperkingen oplegden. Sindsdien is er sprake van een stabilisering van het aantal schepen en zelfs van een kleine teruggang in de bruto tonnage.

De samenstelling van de Spaanse vloot is tussen 1973 en 1986 enigszins veranderd. Het aantal "bacaladeros" (gezouten kabeljauw) is meer dan gehalveerd en het aantal vriesschepen (trawlers en purse seiners) is met ongeveer een derde toegenomen. De hoogzeevloot, vooral vers-trawlers, is met een kwart kleiner geworden. De gemiddelde tonnage van de schepen is vrijwel constant gebleven. De gemiddelde motorvermogens zijn wel toegenomen. Het aantal kleine schepen (tot 20 brt) is gestegen, waardoor het totale aantal schepen kon stijgen terwijl de bruto tonnage is gedaald.

Tabel 9.2 Ontwikkeling van de Spaanse vloot en bemanning, 1961-1991

Jaar	Vloot			Bemanning (1000)
	aantal schepen	Brt (1000)	Pk (1000)	
1961	13328	425	593	106
1972	15998	677	1961	109
1977	17153	818	2751	113
1982	17499	738	2736	107
1986	17464	649	2561	94
1991	17200	670	2680	85

Bronnen: Iresco, MAPA 1986, 1991 zie tabel 9.4.

Tabel 9.3 Samenstelling van de Spaanse vloot in 1973 en 1986

Type vloot	1973		1986	
	aantal schepen	Brt (1000)	aantal schepen	Brt (1000)
Verre vloot				
- "bacaladero"	150	82	69	35
- vriesvloot	379	184	502	244
Hoogzeevloot (boven 100 brt)	1424	245	1055	186
Kustvloot				
- tot 20 brt	11847	57	13393	59
- 20-100 brt	2602	132	2445	126
Totaal	16402	700	17464	650

Bronnen: Iresco, MAPA 1986.

9.2 Huidige structuur van de aanvoersector

9.2.1 Vloot

De vloot kan in grote lijnen in zeven grote groepen worden onderverdeeld:

1. Kustvloot
2. Vers-trawlers
3. Vers-purse-seiners
4. Longliners
5. Bacaladeros (gezouten kabeljauw)

6. Vriestrawlers

7. Vries-purse-seiners

De structuur van de vloot wordt geanalyseerd op basis van niet gepubliceerde gegevens, daar de meest recente publikatie uit 1986 dateert.

Tabel 9.4 Samenstelling van de vloot naar type vaartuig, 1991

Type schip	Aantal	Brt (1000)	Pk (1000)	Gemiddeld/schip	
				Brt	Pk
Kustvloot	8500	33	280	4	33
Longliners	4500	87	390	19	87
Vers-trawlers	2400	210	900	88	375
Vers-purse-seiners	1300	50	300	38	231
Bacaladeros	50	25	60	500	1200
Vriestrawlers	400	200	570	500	1425
Vries-purse-seiners	60	65	180	1083	3000
Totaal *)	17210	670	2680	39	156

Bron: eigen schatting op basis van niet gepubliceerde informatie.

*) Het Spaanse visserijregister telt plm. 20.000 schepen, maar dat is inclusief schelpdiercultures, hulpschepen, enz.

De kleine kustvloot bestaat voor een zeer groot deel uit schepen van minder dan 9 m, die veelal slechts met buitenboord motoren zijn uitgerust. Deze vloot gebruikt vooral kieuwnetten, lijnen en ander passief vistuig.

Veel longliners zijn betrekkelijk klein. Ongeveer 900 schepen zijn groter dan 12 m en 20 zijn groter dan 33 m. Van deze schepen mogen er 100 in de EG-wateren (gebieden VI, VII en VIII) vissen. Hun belangrijkste vangst is heek. De meeste overige longliners zijn aangewezen op de Spaanse wateren. Slechts een aantal grotere is in staat op verder afgelegen gronden zwaardvis en haai te exploiteren.

De meeste (bijna 800) vers-purse-seiners zijn tussen 9 en 18 m (10 tot 40 brt). Ruim 300 van deze schepen zijn tussen 18 en 33 m (gemiddeld 95 brt, 450 pk). De overige vaartuigen zijn zeer klein. Deze vloot richt zich op de kleine pelagische soorten sardien, ansjovis, makreel en horsmakreel die voor de kust gevonden kunnen worden. De vangst is in de eerste plaats voor de conservenindustrie bestemd, maar daarnaast ook voor de verse markt en een zekere hoeveelheid wordt gebruikt door de longliners als aas.

De meeste (plm. 2.000) vers-trawlers zijn tussen 12 en 33 m lang. Veel van de kleinere trawlers werken in de Middellandse Zee. Een vloot van bijna 200 van deze schepen heeft toegang tot

de wateren van de EG-10. 600 schepen opereren in de wateren van Marokko. 100-200 andere trawlers werken elders langs de West Afrikaanse kust binnen de bilaterale akkoorden.

De vriestrawlers zijn gemiddeld 400 brt en 1.500 pk. De kleinere schepen werken vanuit de Canarische Eilanden en de Zuid-Atlantische havens en de grotere vanuit Galicië, vooral Vigo. Ongeveer 80 procent van de produktie (waarde en hoeveelheid) bestaat uit heek, garnalen, inktvis (illex) en octopus. De belangrijkste visgronden liggen langs de kust van Zuidelijk Afrika (Mozambique, Angola, Namibië tot 1989), Falklands en de internationale wateren van de NAFO.

De vries-seiners zijn op de tonijn gericht en werken vooral vanuit de havens in het noorden en noord-westen van Spanje in de Zuidatlantische en Indische Oceaan. Hun grootte varieert tussen ongeveer 400 en meer dan 2.200 brt.

Tabel 9.5 Samenstelling van de Spaanse vloot naar grootte en type, 1986 *)

Br-t-groep	Kust- vloot	Vers- trawlers	Vers- seiners	Bacala- deros	Vries- trawlers	Vries- seiners	Totaal
tot 20	12329	397	667	-	-	-	13393
20-50	228	633	537	-	-	-	1398
50-100	63	623	361	-	-	-	1047
100-150	21	296	201	-	13	-	531
150-250	1	373	45	6	110	4	539
250-500	-	106	6	33	255	6	406
500-900	-	-	-	26	26	18	70
900-1800	-	-	1	4	34	28	67
1800 en meer	-	-	-	-	5	3	8
Totaal	12642	2428	1818	69	443	59	17459

Bron: MAPA 1986.

*) Exclusief 5 fabrieksschepen (4.500 brt).

In 1986 heeft de verre vloot bijna 400.000 t vis aangevoerd ter waarde van 1,3 miljard NLG. In 1990 was deze hoeveelheid gedaald tot 335.000 t maar de nominale waarde bleef ongeveer gelijk. In reële termen zou de waarde met rond 25 procent zijn gedaald. De vries seiners voeren bijna uitsluitend bluefin en bonito aan. Voor de vriestrawlers was heek qua volume het belangrijkste met 141.000 t. De gambas droegen echter het meeste bij in de totale waarde (28 procent), gevolgd door heek (22 procent).

De beschikbare statistieken laten niet toe de aanvoer van de vers-vloot eenduidig onder te verdelen in de trawlers, longliners, purse-seiners en kustvloot. Binnen de bodemsoorten was heek

het belangrijkste met 63.000 t en 540 miljoen NLG. Deze soort wordt zowel door de trawlers als door de longliners aangevoerd. De meeste andere bodemsoorten worden door de trawlers en de kustvloot gevangen. Tot de belangrijkste behoren zeeduivel, schartong, zeebrasse en blauwe wijting. De kleine pelagische soorten worden door de purse-seiners aangevoerd. De grote migratoire soorten (tonijn en zwaardvis, 42.000 t en 260 miljoen NLG) worden gevangen door de longliners. Zowel de trawlers als de kustvloot voeren schaal- en schelpdieren aan. Voor de kleine kustvloot is het dan vooral kreeft, krab en octopus en voor de trawlers Noorse kreeft en garnalen.

Tabel 9.6 Samenstelling van aanvoer naar type vloot, 1986

Type vloot	Voornaamste vissoort	Totale aanvoer (1000 t)	Totale waarde (miljoen NLG)
Verre vloot			
- Bacaladeros	Kabeljauw	56	147
- Vries-seiners	Tonijnachtigen	61	134
- Vriestrawlers	Witvis	151	250
	Garnalen, kreeft	21	404
	Inktvis	107	388
- Totaal verre vloot		396	1323
Vers-vloot			
	Bodemvis	203	1203
	Pelagische soorten	386	798
	Garnalen, kreeft	12	225
	Schelpdieren	13	38
	Inktvis	21	124
- Totaal vers-vloot		635	2387
Totaal, alle typen		1032	3710

Bron: MAPA 1986.

9.2.2 Regionale spreiding

Ongeveer 45 procent van de visserijvloot (in brt) is geconcentreerd in het noorden en het noord-westen van Spanje. Slechts de middelgrote schepen tussen 25 en 100 brt worden relatief meer in de Middellandse Zee ingezet. De verre vloot (schepen met meer dan 500 brt) werkt voor 90 procent vanuit de havens in het noorden en noord-westen van Spanje.

Tussen 1983 en 1986 is de regionale spreiding nauwelijks veranderd. De enige uitzondering hierop is de verdergaande concentratie van de grote vloot in het noord-westen ten koste van de

Canarische Eilanden. In 1983 waren en nog 28 grote schepen met 31.000 brt op de Canarische Eilanden en in 1986 nog maar 7 met 7.600 brt. De vloot in het noorden is gegroeid van 99 schepen in 1983 naar 134 in 1986.

Tabel 9.7 Regionale spreiding van de vloot, 1986

Regio	Brt-groep				Totaal
	tot 25	25-100	100-500	500 e.m.	
Aantal					
- Noord	1781	279	371	42	2473
- Noord-west	4558	367	536	92	5553
- Zuid-Atlant. kust	1065	348	277	6	1696
- Middellandse Zee *)	4418	1139	76	1	5634
- Canarische Eilanden	1804	79	218	7	2108
- Totaal	13626	2212	1478	148	17464
Bruto tonnage (1000 brt)					
- Noord	10,2	15,1	69,2	36,2	130,7
- Noord-west	20,3	20,2	116,4	100,6	257,6
- Zuid-Atlant. kust	7,7	21,9	64,1	9,0	102,6
- Middellandse Zee *)	19,6	58,9	10,0	1,1	89,6
- Canarische Eilanden	6,5	4,3	50,2	7,6	68,6
- Totaal	64,3	120,3	309,9	154,6	649,2

Bron: MAPA 1986

*) Middellandse Zee inclusief Balear Eilanden.

Tabel 9.8 Regionale spreiding van vloot en aanvoer, 1990, (procenten)

Regio	Hoeveelheid	Waarde	Bruto tonnage
Noord	12	14	17
Noord-west	56	39	46
Zuid-Atlantische kust	10	20	14
Middellandse Zee	15	19	15
Canarische Eilanden	7	8	8
Totaal	100	100	100

Bronnen: MAPA 1990 en ngi.

De regionale spreiding van de vloot vindt men terug in die van de aanvoer. Hierbij valt op dat in het noorden van Spanje 17 procent van de vloot (in brt's) slechts 12-14 procent van de produktie voortbrengt. Het noord-westen blijkt de laagste gemiddelde prijs te realiseren, wat toegeschreven kan worden aan het hoge percentage van de relatief goedkopere diepgevroren vis die in Vigo wordt aangevoerd. De Zuidatlantische kust daarentegen realiseert een aanzienlijk hogere gemiddelde prijs dan het nationaal gemiddelde doordat hier de relatief dure diepgevroren garnalen uit de Afrikaanse wateren worden aangevoerd. Ook in de Middellandse Zee worden relatief hogere prijzen gerealiseerd, mede door het toerisme.

9.3 Economische situatie van de aanvoersector

Een gedetailleerde beoordeling van de economische situatie van de Spaanse visserijsector is betrekkelijk moeilijk doordat er geen of nauwelijks economische gegevens naar type schip of visserij beschikbaar zijn. De evaluatie is dan ook gebaseerd op kwalitatieve informatie die tijdens de gesprekken is verkregen.

9.3.1 Ontwikkeling van de produktie

De nominale waarde van de aanvoer is tussen 1985 en 1990 met 14 procent gestegen, maar in reële termen was er sprake van een daling met ongeveer 16 procent. De achtergronden van deze ontwikkeling kunnen niet precies worden aangegeven. De aanvoer van verse vis is gedaald maar de reële prijs is licht gestegen. Aan de andere kant is de aanvoer van diepgevroren vis gestegen terwijl de reële prijs achteruit ging. Het kan echter niet worden bepaald of de prijsontwikkeling een gevolg is van een veranderde samenstelling van de aanvoer of van nieuwe schaarsteverhoudingen op de markt.

Tabel 9.9 Ontwikkeling van de totale aanvoerwaarde, 1985-1990, (miljard ESP, reël in prijzen van 1987) *)

Jaar	Nominaal	Reël
1985	211	240
1986	217	229
1987	224	224
1988	231	220
1989	230	205
1990	240	202

Bronnen: MAPA 1986, 1988 en 1990.

*) Inclusief visteelt rond 5-10 miljard ESP.

Tabel 9.10 Ontwikkeling van aanvoer en prijs van verse en diepgevroren vis, 1987-1990

	1987	1988	1989	1990
Verse vis				
- Hoeveelheid (1000 t)	635	616	553	545
- Prijs (ESP/kg)	237	252	284	301
- Waarde (miljard ESP)	150	155	157	164
Diepgevroren vis				
- Hoeveelheid (1000 t)	297	294	310	335
- Prijs (ESP/kg)	231	214	200	209
- Waarde (miljard ESP)	69	63	62	70

Bron: MAPA 1988 en 1990.

9.3.2 Resultaten per type vloot

Evenals in andere landen, heeft de Spaanse vissers vloot sinds 1987 aanzienlijk geprofiteerd van de sterke daling van de brandstofprijs. Dit geldt relatief sterker voor de grotere schepen.

De resultaten van de kleine kustvloot (incl. kleine longliners) variëren sterk per gebied. De kustvisserijen zijn sinds lange tijd gereguleerd door gesloten tijden en gebieden, waardoor men probeert de fysieke produktiviteit op peil te houden. De prijzen zijn vrij hoog dankzij de korte reizen en de dus zeer goede kwaliteit, waarvoor op de Spaanse markt wel wordt betaald. Dit geldt des te sterker langs de Middellandse Zee. Het is niet zeker welk deel van deze vloot seizoenmatig aan de visserij deelneemt.

Binnen de vloot van vers-trawlers worden waarschijnlijk de beste resultaten behaald door de schepen die toegang hebben tot EG-wateren. Deze schepen mogen in totaal rond 60.000 t waardevolle bodemsoorten vangen met een gemiddelde waarde van 500 ESP/kg (9 NLG/kg). Dit betekent dat een schip (150-250 brt/ 600-1200 pk) gemiddeld een besomming van bijna 2 miljoen NLG kan behalen. Dit is ook voor Nederlandse begrippen een goed resultaat, te meer daar veel van deze schepen van een oudere bouwdatum zijn. De resultaten van de kleinere kusttrawlers zijn wat minder gunstig. De trawlers met toegang tot de Marokkaanse wateren hebben te maken met een dalende fysieke produktiviteit door de intensieve bevising en de relatief hoge toegangskosten.

De kleine vers-purse-seiners behalen eveneens zeer uiteenlopende resultaten, afhankelijk van het gebied. Aan de Middellandse Zee wordt een zeer hoge prijs voor hun vangst betaald, waardoor de rentabiliteit waarschijnlijk goed is. In het noord-westen van Spanje is de prijs van sardien voor verse consumptie tussen 1986 en 1990 bijna verdubbeld. Aan de andere kant moet de conserverin-

industrie concurreren met de Marokkaanse uitvoer, wat de prijs van sardien voor conserven onder druk zet. De resultaten zijn waarschijnlijk minst gunstig voor de vers-purse-seiners op de Canarische Eilanden die voor vismeel produceren en de laatste jaren zeer lage prijzen hebben gehad door de ontwikkelingen op de wereldmarkt.

De grotere vers-longliners behalen meestal goede resultaten, doordat de Spaanse markt hun vangst extra waardeert. Ongeveer honderd schepen hebben toegang tot de EG-wateren, waar potentieel goede vangsten van heek kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt op zwaardvis en haai gevist op de verder afgelegen gronden, twee soorten die ook hoge prijzen behalen.

De vriestrawlers hebben vooral het probleem van de toegang tot de visgronden. Dit betreft vooral ongeveer 150-200 grote schepen (800-900 brt) die op heek en inktvis visten en waarvoor de wateren van Namibië gesloten werden. Bovendien is het aantal licenties voor de Falklands gedaald. Deze groep blijft aangewezen op het NAFO gebied, waar de vangstmogelijkheden buiten de Canadese wateren beperkt zijn. Als een van de potentiële soorten voor de toekomst wordt de Groenlandse heilbot gezien, die op grote diepte (2.000 m) voorkomt. Verder zijn er ongeveer 250 schepen (250 brt) die vanuit de Canarische Eilanden inktvis exploiteren langs de Westafrikaanse kust voor export naar Japan. De resultaten zijn goed geweest mede dankzij de lage invoertarieven die voor de Canarische Eilanden gelden. De vraag is wat er gaat gebeuren als de Canarische Eilanden in de EG geïntegreerd worden en de invoertarieven in Japan veel hoger zullen worden. Een derde groep vriestrawlers vist op schaaldieren voor de kust van Senegal, Angola en Mozambique. Hun vangst heeft een hoge gemiddelde waarde en ze behalen waarschijnlijk goede exploitatieresultaten.

De vriestrawlers worden als de probleemgroep gezien en er wordt gespeculeerd dat de helft zal moeten verdwijnen. Uit de bovenstaande cijfers bleek dat de aanvoer in de laatste jaren niet is gedaald, ondanks de sluiting van de Namibische wateren. De beperking van toegang heeft vooral de grotere schepen getroffen. De toekomst van deze sector is dan ook vrij onduidelijk. De schepen zijn veelal in handen van grote verticaal geïntegreerde ondernemingen, waarvoor naast winstgevendheid ook aanvoer van grondstof van belang is. Aan de nadere kant zullen deze ondernemingen gemakkelijker (een deel van) de visserijactiviteiten staken, omdat dit geen einde van de onderneming zal inhouden. Dit in tegenstelling tot de kleinere familiebedrijven.

De vloot van zestig vries-purse-seiners behaalt blijkbaar zeer goede resultaten. De hoge investeringen (40 miljoen NLG per schip) kunnen veelal binnen vijf terug worden verdiend.

De laatste 48 "bacaladeros", die in het NAFO gebied actief zijn, hebben eveneens het probleem van toegang tot voldoende visgronden. De prijs van gezouten kabeljauw is sterk gestegen, waardoor dit een luxe produkt is geworden. De resultaten van de sche-

pen zijn waarschijnlijk lang niet bevredigend. Enige verbetering werd gerealiseerd door schepen die de bijvangst invriezen.

In het algemeen kan worden gesteld dat de vloot die verse vis vangt binnen de EG-wateren (inclusief de Spaanse) redelijke vooruitzichten heeft dankzij de hoge prijzen en een verzekerde toegang tot visbestanden. De verse vloot die afhankelijk is van de bilaterale akkoorden met derde landen (Marokko en West Afrika) wordt geconfronteerd met relatief hoge kosten van toegang en de onzekerheid van de verlenging van deze akkoorden. Immers door de voortschrijdende ontwikkeling van de eigen visserijsector in deze landen zullen ze hun eigen grondstoffen zelf willen gaan exploiteren. Dit geldt eveneens voor de verre diepvriesvloot. Ofschoon de Spaanse verre vloot veel diverser is dan die van Engeland, Frankrijk of Duitsland in het begin van de jaren '70, is het zeer de vraag welk deel van deze vloot blijvend rendabel geëxploiteerd zal kunnen worden.

Door het lagere niveau van de inkomens in Spanje, wordt een deel van de 1,2 miljoen ESP per jaar per opvarende (22.000 NLG) reeds als vrij goed beschouwd. De bemanningskosten liggen waarschijnlijk lager dan in Nederland, ook al wordt er met grotere bemanningen gevaren (trawler: 8-15 man). Ook al zou het economisch wenselijk zijn met een kleinere bemanning te gaan varen is dit juridisch moeilijk omdat de arbeidswetgeving ontslag niet toestaat of er moet een aanzienlijke schadeloosstelling worden uitgekeerd.

De belangstelling van de jonge generatie om aan boord van vissersschepen te gaan werken schijnt overigens beperkt te zijn, zodat in sommige streken al sprake is van een tekort aan bemanningen. Een van de belangrijke oorzaken is het gebrekkige sociale leven als gevolg van de soms lange visreizen.

9.3.3 Investerings

Het investeringsniveau kan alleen worden afgeleid uit de beschikbare gegevens over de door EG verstrekte steun 1). Tussen 1987 en 1990 werd in totaal 53 miljard ESP (900 miljoen NLG) in 262 nieuwbouwprojecten en 18 miljard ESP (300 miljoen NLG) in 770 moderniseringën geïnvesteerd. Dit betekent dat de nieuwe schepen gemiddeld 3,5 miljoen NLG kosten en de moderniseringën 0,4 miljoen NLG.

Daarnaast werden er in deze periode 532 nieuwe schepen en 359 moderniseringën alleen door de Spaanse overheid gesteund via nationale respectievelijk regionale programma's. Het betreft vooral schepen onder 9 m die binnen de EG-verordening 4028 niet gesteund konden worden. Ondanks de grote aantallen zijn de totale investeringsbedragen waarschijnlijk niet erg hoog geweest daar het om zeer kleinschalige activiteiten gaat. Een onbekend bedrag

1) El Mar 3/91.

is geïnvesteerd in de schepen boven 33 m geïnvesteerd (vooral tonijn purse-seiners) die niet voor steun in aanmerking kwamen.

Jaarlijks is er dus ruim 300 miljoen NLG geïnvesteerd. In Nederland werd, ter vergelijking, tussen 1987 en 1989 rond 180 miljoen NLG per jaar in de kotter- en trawlvloot geïnvesteerd. In het licht van de omvang van de Spaanse vloot, die 7,5 maal zoveel brt en 4 maal zoveel pk telt betekent dit dat de investeringen in Spanje aanzienlijk, maar minder intensief zijn geweest. Overigens heeft de grote investeringsgolf in Spanje vooral in de jaren '85-'87 plaats gehad. In de daarop volgende jaren is het investeringsniveau sterk gedaald.

De leeftijdsopbouw van de varende bruto tonnages is als gevolg van de gemaakte investeringen verbeterd. Vooral het aandeel van schepen jonger dan tien jaar is gestegen. Aan de andere kant echter is het aandeel van schepen ouder dan 20 jaar gestegen van 33 procent in 1986 naar 42 procent in 1990.

Tabel 9.11 Leeftijdsopbouw van de vloot in 1986 en 1990, (procenten van brt)

Leeftijd (jaren)	1986	1990
Tot 10	15	22
10 - 20	52	35
20 - 30	25	31
30 en meer	8	11

Bronnen: MAPA 1986; 1990 ng1.

9.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

9.4.1 Consumptie

Spanje vormt de grootste markt voor vis en visprodukten in de EG door de combinatie van een grote bevolking en een hoge consumptie per hoofd, die in 1989 op rond 30 kg geschat werd 1). Er zijn echter ook schattingen die op 36-38 kg wijzen.

9.4.2 Verwerking

Door de grote omvang van de Spaanse visserijsector bestaat er ook een belangrijke visverwerkende industrie. De twee voornaamste onderdelen zijn de diepvries- en de conservenindustrie.

1) Eurofish Report 332:fs/2.

De diepvriessector bestaat uit 105-110 bedrijven die zelf inpakken en 30-40 kleinere toeleveranciers van halfprodukten. In een aantal gevallen gaat het om grote, geïntegreerde multinationale ondernemingen. De grootste (Pescanova) behaalde in 1988 een omzet van ongeveer 1 miljard NLG (60 miljard ESP) 1). De verwerkingscapaciteit is 300-350.000 ton per jaar. In 1990 was de totale produktie ongeveer 290.000 ton met een waarde van ongeveer 200 miljard ESP (3,6 miljard NLG). Tussen 1987 en 1989 bedroeg de gemiddelde omzetgroei rond 17 procent per jaar. In 1990 was er sprake van een aanzienlijk lagere groei als gevolg van de Golfoorlog.

Er zijn ongeveer 8.000 arbeidsplaatsen in deze sector. De belangrijkste soorten zijn heek en inktvis. De industrie is vooral geconcentreerd in Galicië en rondom Madrid.

De verwachtingen zijn vrij gunstig. De EG-markt na 1992 biedt mogelijkheden voor een verruiming van afzet vooral voor bereide produkten. Tot nog toe waren er nauwelijks problemen met aanvoer van grondstoffen - ongeveer een derde is ingevoerd en twee derde komt van de Spaanse vloot. Het kan niet worden uitgesloten dat er een verdere concentratie zal plaatsvinden en dat een aantal kleinere vriesbedrijven zal verdwijnen.

De conservenindustrie produceert jaarlijks rond 200.000 ton ter waarde van 70-80 miljard ESP (1,3 miljard NLG) (OECD 1987). Hiervan is 60-65 procent tonijn en sardien. Het aantal bedrijven is sinds 1975 gedaald van ruim 400 naar 170 in 1990. De totale verwerkingscapaciteit bedraagt echter rond 300.000 ton zodat er van een aanzienlijke onderbenutting sprake is. Door de potentiële rol die deze industrie op de EG-markt zou kunnen spelen (concurrentie met Frankrijk en Italië) zouden de bij de toetreding geldende invoertarieven voor sardienconserven slechts geleidelijk in de loop van tien jaar worden afgebouwd.

Deze bedrijfstak heeft ongeveer 38.000 mensen in dienst, (OECD 1988) In 1988 kwam 87 procent van de grondstof van binnenlandse aanvoerders.

In de jaren '80 was de economische situatie van de conservenindustrie vrij slecht, mede omdat Marokko beter toegang had tot de EG-markt dan Spanje. Sinds 1988 is er echter enige verbetering en er wordt opnieuw geïnvesteerd. Er wordt wel verwacht dat ongeveer veertig kleinere familiebedrijven alsnog zullen verdwijnen 2).

9.4.3 Buitenlandse handel

Spanje is een grote netto importeur van vis en het tekort is in de laatste jaren verder toegenomen. Tussen 1986 en 1989 is de

1) Eurofish Report 321:fs/3.

2) Mar, 11/90.

uitvoer met 70 procent gestegen tot bijna 1,1 miljard NLG, terwijl de invoer met 123 procent groeide tot 3,6 miljard NLG.

De Spaanse uitvoer bestaat vooral uit produkten van tonijn en sardien, veelal in conserven. De belangrijkste landen van bestemming zijn Italië (rond 30 procent) en Portugal.

De invoer bestaat uit een groot aantal soorten, waarvan garnalen, inktvis en heek de belangrijkste zijn. Ook de oorsprong van de produkten is zeer gevarieerd.

9.5 Visserijbeleid

De basis voor de huidige Spaanse visserijpolitiek is gelegd in 1980 1). Het toenmalige Koninklijke Besluit biedt de mogelijkheden tot het reguleren van visserijinzet door middel van regelgeving ten aanzien van bruto tonnage, motorvermogen, vistuigen en gesloten tijden en gebieden. In de daarop volgende twee tot drie jaar is een zeer uitgebreide wetgeving aangenomen, waarin de toegang tot vrijwel alle visserijen wordt gereguleerd. Een uitzondering hierop is de kleine kustvisserij waarvoor slechts algemenere bepalingen van kracht zijn ten aanzien van gesloten seizoenen en gebieden.

Regulering van de visserij door middel van beperkingen op aanvoer (quotering) wordt alleen toegepast in gevallen waar dit in de internationale afspraken is vastgelegd. Er worden echter zelden hoeveelheden per schip toegewezen. De visserij gaat binnen de inzetbeperkingen door tot de quota benut zijn.

9.5.1 Beheersing van visserijinzet

De basis voor de beheersing van visserijinzet vormen de zogenaamde "censos" of "listas de base". Dit zijn lijsten van schepen met bepaalde karakteristieken ten aanzien van vistuig en grootte. Deze schepen worden hiermee gebonden aan bepaalde visserijen en kunnen niet zonder toestemming overschakelen op andere. Een uitzondering wordt gevormd door de seizoenmatige visserijen. De schepen die hierin participeren kunnen dan op meerdere lijsten voorkomen.

Naast de boven genoemde lijsten opereren ruim 1.100 schepen in het kader van de EG-akkoorden met derde landen, waarvan meer dan de helft in Marokko. Ook binnen deze akkoorden zijn lijsten vastgesteld per type schip en eventueel het gebied waar men mag vissen.

De visserij van elke basislijst wordt verder gereguleerd door zogenaamde visplannen. Dit houdt in dat men periodieke lijsten opstelt, waarop minder schepen kunnen voorkomen dan op de basislijsten. De perioden variëren van een dag (ansjovis voor

1) Real Decreto 681/1980.

Tabel 9.12 *Overzicht van de basislijsten, 1989*

Type visserij	Aantal schepen
Kustvloot actief in gebieden VII en VIII	
- Sardischschepen onder 100 brt	57
- Longliners onder 100 brt	80
- "Pole and line" schepen onder 50 brt	158
- Ansjovis	281
- Ansjovis voor levend aas	224
- Verse tonijn schepen	808
- "Palometeros"	124
Totaal kustvloot	1732
Vloot actief in de Spaanse wateren	
- Bodembeug (n/n-w) a)	830
- Trawl (n/n-w)	223
- Rasco b) (n/n-w)	237
- Volanta c) (n/n-w)	169
- Trawlers (<35 brt), Zuid-Atlantisch gebied)	174
- Oppervlaktebeug	163
- Purse-seine	1217
- Claro d)	17
- Ansjovis in Golfo de Leon	176
Totaal Spaanse wateren	3206
Hoogzeevloot	
- Trawlers boven 100 brt (EG-basislijst)	197
- Beugschepen boven 100 brt (EG-basislijst)	103
- Bacaladeros (NAFO)	46
- Vriestrawlers in NAFO onder 601 brt	15
- Poteros e) (NAFO)	2
Totaal hoogzeevloot	363
Wateren van Portugal	
- Trawlers	20
- Beugschepen	131
- Visserij op witte tonijn	19
Totaal Portugal	170

Bron: MAPA 1989.

a) n/n-w = noord en noord-west; b) rasco = type kieuwnet; c) volanta = type staandwant; d) claro = type purse-seine; e) potero = vriestrawler op inktvis (illex).

levend aas) tot twee maanden (beugschepen). Voor elke periode wordt vervolgens een aantal licenties uitgereikt, die kleiner kan zijn dan het aantal schepen op de periodieke lijst. Op deze wijze wordt het aantal schepen dat tegelijk mag vissen nog verder beperkt. Voor sommige basislijsten gelden verder bepalingen ten aanzien van gesloten gebieden en seizoenen, technische maatregelen met betrekking tot het vistuig, specifieke minimummaten van vis, vissoorten die gevangen mogen worden en eventueel bijvangstpercentages.

Twee voorbeelden van technische beperkingen:

- De beugschepen zijn onderverdeeld in drie brt-groepen (tot 20, 20-50 en 50+ brt) en voor elke groep is de maximale lengte van de beug vastgesteld evenals het aantal haken: 6.250 m met 2.500 haken, 8.000 m met 3.200 haken en 10.000 m met 4.000 haken. De grootte van de haken is vastgesteld al naar gelang de vissoort. Men mag niet meer dan een lijn per dag schieten en halen. De lijnen moeten op zaterdag binnen worden gebracht en de visserij mag pas maandag worden hervat 1).
- Voor bodemtrawlers in het noord en noord-west gebied geldt dat zij groter moeten zijn dan 100 brt en slechts voorbij de 100 m isobath mogen vissen. De minimummaatwijdte is afhankelijk van het gebied. Bepaalde gebieden worden bovendien seizoenmatig gesloten. In een jaar mag een schip niet meer dan gemiddeld 22 dagen/maand werken 2).

Tijdens de gesloten seizoenen komt men in aanmerking voor een vergoeding. Bijvoorbeeld de 278 purse-seiners van Galicië moeten tussen 1.3 en 15.4.1991 blijven liggen. Men ontvangt dan:

- schip tot 10 brt: 8.000 ESP/dag;
- 10 - 40 brt: 8.000 ESP/dag + 600 ESP/brt boven 10 brt;
- schip boven 40 brt: 26.000 ESP/dag + 300 ESP/brt boven 10 brt;
- bemanningsleden ontvangen afhankelijk van hun rang tussen 1.728 en 1.920 ESP/dag 3).

Bij nieuwbouw respectievelijk vergroting van een bestaand schip eist de regelgeving dat men ter compensatie evenveel brt's en pk's uit de vaart neemt, waarbij minstens 80 procent afkomstig moet zijn van dezelfde lijst. Een uitbreiding zonder compensatie is slechts toegestaan bij ruime vangstmogelijkheden of als deze niet meer dan 6 procent de oude capaciteit overschrijdt. De "licenties" zijn niet deelbaar zodat een eventueel te veel aan uit de vaart genomen capaciteit verloren gaat.

Alleen licenties van "actieve" schepen komen als compensatie in aanmerking. Deze schepen moeten in de afgelopen jaar minstens 120 dagen hebben gevaren. Dit in tegenstelling tot zogenaamde

1) Orden 30.6.1983.

2) Orden 30.7.1983.

3) Industrias Pesqueras, 15.3.1991.

"operationele" schepen, Die minstens een maal in de voorgaande 24 maanden actief moeten zijn geweest om op de basislijst te kunnen blijven en dus actief te kunnen worden. Ze kunnen echter niet opgevoerd worden ten behoeve van compensatie.

Met het bovenstaande systeem was Spanje sinds het begin van de jaren '80 in staat de omvang en de samenstelling van de totale vloot onder controle te houden en de verlaging door te voeren, die binnen het MOP vastgesteld was. Overigens bestaat er onder de Spaanse reders weinig animo om te saneren. Spanje heeft de EG-saneringsregeling letterlijk overgenomen. Slechts 21 schepen werden gesaneerd in 1989 en nog minder in 1990.

In het kader van het MOP zou Spanje de vloot met ongeveer 5 procent moeten inkrimpen. De definitie van de situatie per 1.1.87 is echter onduidelijk. Vlg. MAPA (1986) zou de Spaanse vloot per 31.12.86 ongeveer 650.000 brt en 2.560.000 pk groot zijn, wat aanzienlijk minder is dan de grootte volgens het MOP. De doelstellingen van het MOP zijn wel gehaald.

Tabel 9.13 Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 brt, 1000 pk)

	Bruto tonnage		Motorvermogen	
	situatie doelstelling		situatie doelstelling	
	1.1.87	31.12.91	1.1.87	31.12.91
Kleine kustvloot				
- Schepen tot 6 m	8	8	131	129
- 6 - 9/12 m *)	25	25	565	554
Schepen boven 9/12 m *)				
- Spaanse zone	136	134	710	695
- EG-wateren	99	97	285	280
- Derdelanden	295	258	791	683
- vries-purse-seiners	59	68	166	188
Basislijst (300)	66	66	301	301
Totaal	687	655	2950	2829

Bron: EG Publikatieblad no. L 66/28, 14.3.90.

*) 12 m geldt voor trawlers, 9 m geldt voor de overige schepen.

9.5.1.1 De vloot van 300 (EG-basislijst)

De 300 schepen boven 100 brt met toegang tot de EG-10 wateren verdienen meer aandacht omdat dit de enige vloot in Europa is waar sprake is van verhandelbare zeedagen.

Het vangstvermogen van deze schepen wordt herleid naar zogenaamde eenheidsschepen met behulp van coëfficiënten die in het toetredingsverdrag zijn vastgesteld. Er mogen maximaal 150 "een-

heidsschepen" tegelijk vissen, waarbij een specifieke verdeling naar zones Vb+VI, VII en VIIIa,b,d in acht moet worden genomen: 23, 70 en 57 eenheden. Als basis geldt een schip van 700-800 pk, waarvoor de coëfficiënt gelijk is aan een. Voor deze vloot moet Spanje elke twee maanden een visplan opstellen waarin aangegeven wordt welke schepen, waar en wanneer gaan vissen. De verdeling van de beschikbare zeetijd onder de 300 schepen geschiedt op basis van de relatieve aandelen waarop elk schip aanspraak kan maken op grond van de grootte en de historische prestaties. Deze aandelen zijn specifiek voor de drie onderscheiden gebieden. De oorspronkelijke aandelen zijn reeds in 1981 bepaald ten behoeve van het toenmalige akkoord tussen EG en Spanje. De aandelen worden uiteindelijk uitgedrukt in zeedagen. Men heeft het dan ook over "toegangsrechten".

De overheid verdeelt de vangstrechten onder de tien associaties waarin de 300 schepen zijn georganiseerd. De toewijzing aan de associaties vindt plaats op grond van de rechten van de individuele leden, maar de verdeling binnen de associaties kan een andere zijn.

Onder bepaalde voorwaarden kunnen de rechten zowel worden verhuurd als verkocht. De rechten kunnen in principe slechts met het schip worden overgedragen. De eigenaar kan echter de rechten behouden indien het schip definitief of tijdelijk aan de visserij wordt onttrokken, zonder dat men van de saneringsregeling gebruik maakt, of in een andere visserij wordt ingezet waarvoor geen basislijst bestaat. De eigenaar verliest echter zijn rechten als men aan de bovenstaande voorwaarden niet voldoet of als men binnen een aangegeven periode een schip dat verloren is gegaan niet vervangt. In zulke gevallen komen de rechten ten gunste van de associatie waar men lid van was 1).

Spanje moest bij de toetreding voor deze vloot een zeer aparte behandeling accepteren. De Spaanse visserij binnen de wateren van de EG-10 wordt niet alleen door quota beperkt maar bovendien door het aantal toegelaten schepen.

9.5.2 Beheersing van aanvoer

Spanje tracht aanvoer te beheersen via visplannen en de visserijinzet. Voor wat de meeste gequoteerde visserijen betreft mag elk schip binnen de toegewezen tijd vrij vissen. Als het quotum vol is wordt de visserij gesloten.

In sommige specifieke visserijen wordt gewerkt met maximum vangsten per dag. Dit is bijvoorbeeld het geval in Baskenland:

- ansjovisvisserij: 6 t/dag/schip
- makreelvisserij: 8 t/dag/net plus 500 kg per opvarende 2).

1) Orden 12.6.1981.

2) Industrias Pesqueras, 15.3.91.

9.5.3 Steun aan de sector

Overeenkomstig de EG-verordening 4028 komen de investeringen in de Spaanse visserijvloot in aanmerking voor nationale en EG-steun. In de vier jaar tussen 1987 en 1990 zijn ongeveer 1.000 projecten gesteund met in totaal 308 miljoen NLG, waarvan 24 procent uit nationale middelen en 76 procent door de EG. Het gemiddelde steunpercentage bedroeg 25 procent.

Tabel 9.14 Steun aan de Spaanse visserijvloot, 1987-1990, (miljoen NLG)

Type investering	Aantal projecten	Totale invest.	Steun EG	Steun nationaal	Totale steun
Nieuwbouw	262	913	169	53	221
Modernisering	770	309	66	20	87
Totaal	1032	1222	235	73	308

Bron: Mar 3/91.

Daar EG geen investeringssteun gaf aan schepen onder 9 respectievelijk 12 m heeft Spanje zelf een regeling voor schepen tussen 6 en 9 m gehad waarmee 10-30 procent van het investeringsbedrag gesubsidieerd kon worden, 1). Tussen 1987 en 1990 werden 530 nieuwe kleine schepen gebouwd en 360 gemoderniseerd 2).

Steun werd alleen verleend indien voldaan werd aan de boven genoemde voorwaarden met betrekking tot nieuwbouw of modernisering.

Nadat de nieuwe EG-verordening 3944 werd aangenomen, heeft Spanje deze eveneens volledig overgenomen.

Tabel 9.15 Investeringssteun vanaf 1991, (procenten)

Lengte schip (m)	Zwakke gebieden *)		Overige gebieden	
	EG	Spanje	EG	Spanje
5-9/12	35	5-25	20	5-25
9/12-33	30	5-25	15	5-25
>33	20	5-25	5	5-25

1) Real Decreto 535/1987.

2) Mar, 11/90.

Steun werd alleen verleend indien voldaan werd aan de boven genoemde voorwaarden met betrekking tot nieuwbouw of modernisering.

Nadat de nieuwe EG-verordening 3944 werd aangenomen, heeft Spanje deze eveneens volledig overgenomen.

Voor jonge schipper-eigenaars (onder 35 jaar) kan de subsidie met zes procentpunten worden verhoogd. De totale subsidie mag echter niet boven 30 procent van het investeringsbedrag komen 1).

Naast steun aan de vloot zijn er omvangrijke investeringsprogramma's voor de verwerkende industrie en verbetering van havens. In het kader van de EG-verordening 4042/1989 voorziet men investeringen van 85,5 miljard ESP (1,5 miljard NLG) tussen 1990 en 1993 ten behoeve van visverwerking en marketing. Deze investeringen zouden tot de helft gesubsidieerd kunnen worden uit EG en nationale fondsen, 2).

9.5.4 Controle en vervolging

De controle op naleving van de visserijregelgeving (gesloten tijden en gebieden, vistuig, enz.) is in handen van de "Marina Mercante", dat onderdeel uitmaakt van het Ministerie van Vervoer. Visserij is echter slechts een van de vele taken van de Marina Mercante. De aanvoer wordt gecontroleerd via de logboeken en de gegevens van de afslagen. In het licht van de lengte van de kust, het grote aantal afslagen (ongeveer 230) en mogelijke aanvoerplaatsen lijkt een enigszins waterdichte controle moeilijk uitvoerbaar. Bovendien ongeveer 13.000 schepen onder 10 m hebben geen logboekplicht. De aanvoer van de kleine vloot wordt geschat met behulp van steekproeven. Teneinde beter inzicht in de aanvoer te krijgen is in Galicië in het begin van 1991 een veilplicht voorgesteld.

De geconstateerde overtredingen worden bestraft met administratieve sancties, 3). De wetgeving heeft niet alleen strekking op de Spaanse territoriale wateren maar ook op de wateren waar de Spaanse vloot toegang heeft binnen internationale akkoorden.

De overtredingen worden in drie categorieën onderverdeeld:

- a) Lichte - vooral onjuistheden op de scheepsrol;
- b) Zware - visserij zonder licentie, visserij in gesloten gebieden of tijden of met verboden vistuigen;
- c) Erg zware - visserij met explosieven, overtredingen van internationale akkoorden die deze in gevaar zouden kunnen brengen.

Voor elke groep overtredingen zijn administratieve sancties vastgesteld:

1) Orden 18.5.1989.

2) Mar 7-8/1990.

3) Ley 53/1982 van 13.6.

- a) Lichte - boete tot 1 miljoen ESP (18.000 NLG);
 - b) Zware - boete van 1-4 miljoen ESP (18-72.000 NLG);
 - c) Erg zware - boete van 4-10 miljoen ESP (72-178.000 NLG).
- Indien men binnen twee jaar eenzelfde overtreding begaat wordt de boete met 50 procent verhoogd en voor een derde en volgende keer met 100 procent. De totale boete kan echter niet meer dan 35 procent van de waarde van het schip (inclusief uitrusting) bedragen. Bovendien kan de verboden vangst of vistuig in beslag worden genomen evenals 10 procent van de toegestane vangst. In zeer ernstige gevallen kan het de schipper verboden worden 3-12 maanden de visserij uit te oefenen.

De meeste overtredingen met betrekking tot visserijbeheer zullen in de tweede categorie vallen. Evenals in andere landen schijnt de vervolging in Spanje zelden prohibitief te zijn.

10. Portugal

10.1 Historische ontwikkeling

In het geval van Portugal kunnen de gegevens betrekking hebben op het continent al dan niet met inbegrip van de eilanden Azoren en Madeira. Meer dan 90 procent van de vloot zowel als van de aanvoer is geconcentreerd op het continent.

10.1.1 Aanvoer

De totale aanvoer van de Portugese vissersvloot is nogal wisselvallig geweest door de aard van de soorten die men exploiteert. Voor de kust van Portugal zijn het vooral de kleine pelagische soorten (sardien en horsmakreel) en een groot aantal bodemsommen. Het tweede belangrijkste visserijgebied is de Noord-atlantische Oceaan waar vroeger op kabeljauw en in de laatste jaren meer op roodbaars werd gevist. Het derde gebied is traditioneel de Zuidatlantische Oceaan, vooral voor de Afrikaanse kust vanaf Marokko tot Angola, waar onder meer heek, inktvis en garnalen worden gevangen. De schommelingen in de aanvoer ontstaan enerzijds door de natuurlijke wisselvalligheid van de pelagische bestanden en anderzijds door de veranderende toegang tot de verre wateren.

Tabel 10.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Portugese vloot, 1972-1987, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	132	32	15	23
Heek	38	22	7	10
Makreel	19	13	6	17
Horsmakreel	64	56	36	33
Roodbaars	4	3	2	51
Tonijnachtigen	7	13	9	15
Sardien	88	80	101	91
Inktvis *)	6	6	6	20
Overige	83	83	72	119
Totaal	440	308	254	379

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

*) Inktvis is inclusief octopus.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn geweest de zeer aanzienlijke daling van de vangsten van kabeljauw gevolgd door een toename van de vangst van roodbaars in het NAFO gebied.

De nominale waarde van de aanvoer is gestegen tussen 1972 en 1987 van 2,8 naar 55 miljard PTE, maar reël was er sprake van schommelingen tussen 40 en 55 miljard PTE (plm. 600 en 800 miljoen NLG) (INE).

10.1.2 Vloot

Tussen 1972 en 1989 is het aantal vaartuigen in de Portugese vloot meer dan verdubbeld. Deze groei moet vooral worden toegeschreven aan de schepen van minder dan 25 brt. De bruto tonnage is in de eerste vijf jaar wel gegroeid, maar in de jaren '80 opnieuw afgenomen. Dit is het resultaat van een beleid sinds het begin van de jaren '70 dat een netto uitbreiding onmogelijk maakte. Bovendien is men in de laatste jaren bij vervanging van trawlers boven 100 brt veelal op kleinere schepen overgegaan. De gemiddelde grootte van de schepen onder 100 brt is niet noemenswaardig gewijzigd. Bovendien waren er 6-7.000 niet gemotoriseerde vissersboten.

Tabel 10.2 *Ontwikkeling van de Portugese gemotoriseerde vloot, 1972-1989 a)*

Brt-groep	1972	1977	1982	1989
Aantal				
- tot 5	1668	2832	3858	7824 b)
- 5-25	1556	1616	1644	
- 25-50	433	486	479	446
- 50-100	197	195	222	229
- 100 en meer	210	243	271	317
- Totaal	4064	5372	6474	8816
Bruto tonnage (1000 brt)				
- tot 5	5	6	8	26 b)
- 5-25	18	17	19	
- 25-50	15	17	16	15
- 50-100	13	13	15	15
- 100 en meer	122	148	148	132
- Totaal	173	201	206	188

Bronnen: INE, GEPP 1989.

a) Inclusief eilanden; b) Totaal van de twee kleinste groepen.

10.2 Huidige structuur van de aanvoersector

10.2.1 Vloot en aanvoer

In het begin van 1991 waren er in Portugal circa 15.900 vissersschepen, met in totaal 186.000 brt en 672.000 pk. Hiervan werkten 13.300 schepen (165.000 brt en 590.000 pk) vanuit het vasteland en de rest van de eilanden. Er werken ongeveer 35.000 mensen aan boord. Deze vloot heeft in 1990 rond 325.000 ton vis aangevoerd met een waarde van ongeveer 70 miljard PTE (890 miljoen NLG).

Binnen de Portugese gemotoriseerde vloot, die vanuit het continent opereert, kunnen de volgende vijf groepen worden onderscheiden: de kleine lokale vloot, de kusttrawlers, de sardien-schepen, de grotere multipurpose schepen en de verre vloot.

Tabel 10.3 Samenstelling van de Portugese gemotoriseerde vloot, 1.1.1991

Type vloot	Aantal	1000 brt
Kleine lokale vloot (tot 9 m)	6007	12
Multipurpose schepen (boven 9 m)	948	31
Vers-trawlers	151	21
Sardien purse-seiners	274	12
Verre vries-vloot	100	83
Totaal	7480	159

Bron: GEPP (ngi.).

Naast de gemotoriseerde vloot waren er ook rond 6.000 niet-gemotoriseerde vissersboten geregistreerd van gemiddeld 1 brt. Het kan niet worden uitgesloten dat een deel van deze vloot in de werkelijkheid wel gemotoriseerd is. Aangenomen mag worden dat deze schepen veelal seizoenmatig worden ingezet en slechts ter aanvulling van inkomen uit andere bronnen dienen.

De kleine kustvloot bestaat uit schepen van gemiddeld 2 brt en 15 pk. Deze vloot vist met verschillende vistuigen op zowel pelagische als bodemsorsten.

De multipurpose schepen zijn gemiddeld 32 brt en 130 pk groot. De visserij van deze schepen is in grote lijnen vergelijkbaar met die van de kleine kustvloot. Sommige van de schepen werken echter ook in de wateren van Marokko en Mauritanië. De belangrijkste vissoort voor was in 1990 octopus, die met 5.800 t iets meer dan 10 procent van de aangevoerde hoeveelheid vertegenwoordigde.

De vers-trawlers hebben gemiddeld 140 brt en 670 pk. Binnen deze groep heeft in de loop van de jaren '80 een verschuiving plaatsgevonden van schepen van 30/33 m naar ontwerpen van rond 25 m. Ruim een derde van deze vloot vist niet alleen in de Portugese wateren maar ook voor de kust van noord-west Afrika. Verreweg de belangrijkste vissoort is horsmakreel, met 10.000 t in 1990 uit Portugese wateren alleen. Daarnaast zijn blauwe wijting, makreel en octopus van belang. De purse-seiners (gemiddeld 45 brt en 270 pk) zijn vooral afhankelijk van sardien die in 1990 een aandeel van 80 procent in de vangst had. Makreel en horsmakreel worden eveneens gevangen.

De 100 schepen van de verre vloot hadden in 1988 gemiddeld 1500 pk en 830 brt. De meeste schepen binnen deze vloot zijn vriestrawlers, maar er zijn ook enkele grote gillnetters (1.000-1.500 brt) en longliners. De produktie van deze vloot was in 1990 voor 90 procent afkomstig uit het NAFO gebied, met als voornaamste soort roodbaars. Roodbaars heeft sinds het midden van de jaren '80 als substituut gediend voor de sterk gedaalde quota van kabeljauw. Er zijn hiervoor goede afzetmogelijkheden ontwikkeld in Japan maar ook op de Portugese markt. De overige produktie komt uit de Zuidatlantische Oceaan, onder meer de Falklands en Angola 1). Voor 1990 visten circa 18 schepen op heek voor de kust van Namibië.

10.2.2 Regionale spreiding

In Portugal kunnen drie belangrijke zones worden onderscheiden waaruit de vissersvloot opereert - vanaf Aveiro naar het Noorden, Lissabon en Algarve (circa zuidkust). In deze drie gebieden bevinden zich ongeveer twee derde van alle visserijactiviteiten. De visserij op de Azoren en Madeira is betrekkelijk beperkt doordat deze eilanden bijna geen continentaal plat hebben. De hele Portugese tonijnvloot (pole and line) werkt wel vanuit Madeira.

De belangrijkste haven voor de verre vloot is Aveiro ten zuiden van Oporto, zodat "midden" Portugal een relatief hoog aandeel in de bruto tonnage laat zien. Aan de andere kant blijkt dat de vloot van Algarve uit relatief kleine schepen bestaat.

1) O Jornal 24.5.1991.

Tabel 10.4 Regionale spreiding van de vloot naar type schip, (aantal)

Gebied	Kleine kust vloot	Multi-purpose vloot	Trawlers	Purse-seiners	Tonijn schepen	Verre vloot
Noord	1559	262	10	108	0	14
Midden	581	50	38	27	0	46
Lissabon	1629	367	36	135	0	44
Alentejo	157	22	0	5	0	0
Algarve	1881	318	33	128	0	0
Azoren	572	205	0	0	0	5
Madeira	20	159	0	5	27	2
Totaal	6399	1383	117	408	27	111

Bron: MAPA 1987.

Uit het oogpunt van de aangevoerde hoeveelheid is het gebied rond Lissabon het belangrijkste met een aandeel van circa 30 procent. In het noorden van Portugal wordt meer dan 40 procent van sardien aangevoerd evenals een aanzienlijk deel van horsmakreel en blauwe wijting. Daarom ligt het aandeel in aanvoer van dit gebied op plm. 25 procent wat disproportioneel hoger is dan het aandeel in de vloot. In het midden-gebied wordt ongeveer 20 procent van alle vis aangevoerd. Hieruit volgt dat slechts een kwart van de produktie in de zuidelijke gebieden wordt gerealiseerd. De gemiddelde waarde van de aanvoer ligt in het zuiden echter aanzienlijk hoger omdat daar de bodemsoorten een belangrijkere rol spelen.

10.3 Economische situatie van de aanvoersector

De economische situatie van de Portugese aanvoersector kan slechts worden beoordeeld aan de hand van betrekkelijk geaggregeerde gegevens. Informatie met betrekking tot kosten en opbrengsten van verschillende typen schepen is niet beschikbaar.

De totale waarde van aanvoer kan in 1990 worden geschat op 800-900 miljoen NLG. Deze schatting die gebaseerd is op de gegevens van afslagen vermeerderd met een schatting van de directe verkoop.

Tabel 10.5 Schatting van aanvoer en opbrengst per type vloot, 1990 *)

Type vloot	Aanvoer (1000 t)	Waarde (mln.NLG)
Niet gemotoriseerd	8	41
Kleine kustvloot	16	81
Multipurpose	41	208
Vers-trawlers	40	184
Purse-seiners	116	104
Verre vloot	75	191
Totaal	296	809

Bronnen: Schatting op basis van GEPP 1988 en 1990 en O Jornal van 24.5.1991.

*) Alleen continent, produktie op de eilanden is circa 30.000 ton en 60-70 miljoen NLG.

De duizenden kleine boten van de lokale vloot (al dan niet gemotoriseerd) bieden aan de opvarenden slechts een deel van hun inkomen terwijl een ander deel in andere activiteiten wordt verdiend. De rol en het belang die aan de lokale visserij moet worden toegekend is dan ook sterk afhankelijk van alternatieve economische activiteiten. De vangst bestaat uit hoogwaardige bodemsporten die veelal direct aan de restaurants of particulieren worden verkocht. De beschikbare gegevens laten dan ook geen goede schatting van de resultaten van deze vloot toe.

De multipurpose schepen hebben het voordeel dat ze in staat zijn flexibel verschillende vissoorten te exploiteren, afhankelijk van hun economische aantrekkelijkheid. De resultaten zijn waarschijnlijk redelijk goed.

Binnen de Portugese vloot laten de vers-trawlers een relatief hoge produktiviteit zien zowel per brt als per opvarende. Deze schepen zijn qua grootte (24 m, 670 pk) vergelijkbaar met de Nederlandse middenslagkotters, maar hun besomming ligt 30-50 procent hoger. Aangenomen mag worden dat hun resultaten goed zijn.

Het grote probleem van de purse-seiners is de grote bemanning. Dankzij de groeiende verse consumptie van sardien is de prijs in de laatste jaren aanzienlijk gestegen van 27 PTE/kg in 1985 naar 56 PTE/kg in 1990, wat een reële groei van 22 procent betekent. De vloot levert aan de conservenindustrie onder contracten en het mag worden aangenomen dat deze contracten een rendabele exploitatie mogelijk maken.

In het algemeen kan worden gesteld dat de totale aanvoer van de vers-vloot tussen 1985 en 1990 betrekkelijk stabiel bleef op plm. 220-240.000 ton terwijl de reële gemiddelde prijs met ongeveer 18 procent is gestegen (bijlage 10, tabel 6). Bovendien

heeft de vloot geprofiteerd van de sinds 1987 lagere olieprijsen. De situatie van de vers-vloot is daarom in de laatste jaren zeker verbeterd.

De verre visserij bevindt zich, volgens de gepubliceerde informatie, waarschijnlijk in economische problemen. Na de toetreding van Portugal tot de EG kwamen de bilaterale akkoorden met Canada en Noorwegen te vervallen en zijn ze nauwelijks gecompenseerd door alternatieve vangstrechten. De vangstmogelijkheden van kabeljauw in het NAFO gebied zijn afgenomen van 41.000 ton in 1988 naar 14.600 ton in 1991. De vloot van 18 schepen die in de wateren van Namibië werkte moest eind 1989 dit gebied verlaten. De officiële aanvoer van de verre vloot is dan ook gedaald van ruim 100.000 ton in 1986 naar 75.000 t in 1990. De omvang van de verre vloot is gedaald van 100.000 brt in 1987 naar 83.000 brt in 1990. De financiële positie van sommige bedrijven is in de afgelopen jaren zeker verslechterd.

Ondanks een aantal negatieve ontwikkelingen zal de Portugese verre vloot in de toekomst waarschijnlijk een belangrijke rol blijven spelen. In het NAFO gebied heeft men het gebrek aan kabeljauw kunnen opvangen door het vissen op de gemeenschappelijke EG-quota van roodbaars. De rederijen hebben in de laatste jaren geïnvesteerd in arbeidsbesparende technologie aan boord om de bemanningen te kunnen verkleinen en in sommige gevallen gaat men over op kleinere vaartuigen waarmee nieuwe visserijen worden ontwikkeld. Men is eveneens actief op zoek naar partners voor joint-ventures buiten de EG.

10.3.1 Investerings

Tussen 1987 en 1990 zijn er in de Portugese visserij projecten goedgekeurd voor een totaal van 20 miljard PTE (270 miljoen NLG). Hiervan werd ongeveer de helft gefinancierd uit nationale en EG-subsidies. Ongeveer 16 procent van het totale bedrag was bestemd voor de eilanden en de rest voor het continent. Investerings zonder deze subsidies zijn vrijwel onmogelijk omdat de banken dan geen krediet zullen geven. De commerciële rente lag in mei 1991 op 20-22 procent. Ongeveer 10 procent van het totaal zou worden besteed aan ruim 100 moderniseringsprojecten en de rest aan ongeveer evenveel nieuwe schepen. Overigens zijn nog lang niet alle projecten gerealiseerd, wat vooral voor de FEOGA tranches van 1989 en 1990 geldt.

Het aantal investeringsaanvragen dat bij het Ministerie gedeponeerd wordt is veel groter dan het aantal goedkeuringen. Gezien de omvang van de vloot is het investeringsniveau niet voldoende voor een gunstige leeftijdsopbouw. Dit wordt in Portugal achter niet als een bezwaar ervaren. Men is van mening dat de schepen goed worden onderhouden (houten romp kan dan 50 jaar mee) en wel uitgerust zijn met de moderne apparatuur. Het fiscale klimaat fungeert evenmin als een drijfveer om in goede jaren meteen tot investeringen over te gaan.

Tabel 10.6 Investeringsprojecten, 1987-1989, (miljoen NLG) a)

	Aantal projecten	Investering
Nieuwbouw		
- vers-vloot	45	60,7
- verre vloot	13	86,4
Modernisering		
- vers-vloot	76	12,9
- verre vloot	8	9,6
Kustvloot b)	632	24,9
Totaal	774	194,5

Bron: SEP.

a) Alleen continent; b) Portugees programma voor schepen onder 9 m.

Tabel 10.7 Leeftijdsopbouw van de vloot, 1991

Naar leeftijdsgroepen			Naar type schip	
Leeftijd (jaren)	aantal	Brt (1000)	type	gemiddelde leeftijd
Tot 10	1372	24,5	Kustvloot	21
10 - 20	3320	43,2	Vers-trawlers	19
20 - 30	1899	35,9	Purse-seiners	22
30 en meer	2005	47,1	Verre vloot	27
Onbekend	4706	14,7		
Totaal	13302	165,4		

Bron: SEP (ngl.).

10.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

10.4.1 Consumptie

De schattingen van visconsumptie in Portugal lopen sterk uiteen. Uit de nationale bronnen kan worden opgemaakt dat de consumptie tussen 60 en 70 kg/jaar/hoofd ligt (levend gewicht) (MAPA 1987).

10.4.2 Verwerking

De Portugese visverwerkende industrie bestaat uit drie onderdelen: conserven, diepvriesprodukten en gezouten en gedroogde kabeljauw. Daarnaast is er nog een kleine produktie van vismeel.

De conservenindustrie werd in de loop van de jaren '80 aanzienlijk geconcentreerd. Terwijl de totaal verwerkte hoeveelheid tussen 40.000 en 50.000 ton schommelde is het aantal bedrijven van 104 in 1978 naar 60 in 1988 gedaald (Morselli, MAPA 1987). Dit is onder andere een gevolg van een betrekkelijk lage benuttingsgraad. In 1985 werd deze op 52 procent geschat. Het zijn vooral de kleine bedrijven die gedwongen zijn te sluiten. In 1985 had deze bedrijfstak 7.500 werknemers (Leal, EG).

Ongeveer 60 procent van de produktie bestaat uit sardien en 20-25 procent uit tonijn. Daarnaast worden ook makreel, ansjovis en kleine hoeveelheden van andere soorten verwerkt. Van de genoemde vier soorten is alleen de produktie van tonijn structureel aan het groeien. 90 procent van de output is bestemd voor uitvoer, die in 1989 circa 200 miljoen NLG bedroeg.

Ongeveer de helft van de conservenindustrie is gevestigd in het noorden (Povoa de Varzim, Matosinhos en Aveiro), daar dit ook het belangrijkste aanvoergebied is. Het tweede belangrijkste gebied is Algarve, met een aandeel van 20-30 procent (Leal, MAPA 1987). De conserven bedrijven kopen hun grondstoffen in op de afslagen. Ze maken bijna nooit een onderdeel uit van geïntegreerde bedrijven met een eigen vloot.

De diepgevroren produkten worden vooral aan boord van de verre vloot gemaakt. Het betreft ongeveer 50-60.000 ton vis (produktgewicht) per jaar die meestal "headed and gutted" ingevroren wordt. De belangrijkste soorten zijn roodbaars, kabeljauw, inktvis en heek. Een groot deel van de produktie wordt direct geëxporteerd. De rest wordt aan land verder bewerkt - gesneden, gefileerd en omgepakt.

In 1986 waren er in Portugal ongeveer 80 vriesbedrijven met 3.200 werknemers. Circa 40 procent waren echter vrij klein. Hun voornaamste activiteit was opslag, ondermeer voor de conservenindustrie die dan het hele jaar door kan blijven werken. De grote vriesbedrijven opereren met een eigen vloot. In sommige gevallen worden ook andere produkten dan vis verwerkt. De vriesindustrie is geconcentreerd tussen Lissabon en Oporto. De belangrijkste plaatsen zijn Aveiro dankzij de aanvoer van de verre vloot en Peniche door de aanvoer van sardien (Leal, EG).

Voor de invoering van de 200 mijl zones werkte vanuit Portugal een grote verre vloot die gezouten kabeljauw aanvoerde - een van de basisprodukten in het Portugese dieet. Deze activiteit is echter vrijwel verdwenen. In 1988 had men nog maar 1.865 ton gezouten kabeljauw aangevoerd (GEPP 1988). Portugal is nu aangewezen op import. In 1985 had deze industrie 36.000 t gedroogde kabeljauw geproduceerd, waarvan 15.000 t in Aveiro en 13.000 t in Setubal. In 1985 waren er nog 25 bedrijven die geïmporteerde ge-

zouten kabeljauw droogden, met een capaciteit van p.m. 400 t/dag zodat er van een aanzienlijke onderbenutting sprake was (Leal, EG). De situatie van deze bedrijfstak is in de tweede helft van de jaren '80 waarschijnlijk verslechterd door het groeiende tekort aan kabeljauw.

Portugal heeft eveneens een kleine vismeelindustrie, die in de laatste jaren circa 7.000 ton vismeel en 2.000 ton visolie produceert. De fabrieken worden veelal gerund door groepen conserveren bedrijven om hun afval te verwerken.

Tabel 10.8 Grootte van de verwerkende bedrijven naar aantal werknemers, 1985

Aantal werknemers	Conserven	Diepvries	Drogen
Tot 25	4	35	3
25-50	13	22	13
51-100	19	9	7
100 en meer	23	9	2
Totaal	59	75	25

Bron: Leal.

10.4.3 Invoer

Portugal heeft in de jaren '87-'89 ongeveer 190.000 ton voor 800-900 miljoen NLG aan vis en visprodukten ingevoerd. In 1990 was dit 220.000 ton. Circa 80-90.000 ton was gezouten vis (vooral kabeljauw) uit IJsland, Noorwegen en Canada. Andere belangrijke soorten zijn diepgevroren heek (30.000 ton) en verse horsmakreel (18.000 ton).

Afhankelijk van de nationale aanvoer wordt soms ook sardien en tonijn door de conserverenindustrie ingevoerd.

Het grote tekort op de handelsbalans voor visprodukten alleen vormt een belangrijke overweging bij het formuleren van een visserijbeleid.

10.4.4 Uitvoer

De Portugese uitvoer bereikte in 1989 468 miljoen NLG, circa 50 procent meer dan in het voorafgaande jaar. Bijna 30 procent van de uitvoerwaarde bestaat uit sardienconserven en ongeveer een derde uit een groot aantal verschillende vissoorten en produkten. Kabeljauw (in verschillende vormen) en de conserven van tonijn en van makreel zijn na sardien de belangrijkste exportprodukten op

basis van vis. De tonijnconserven komen overigens grotendeels van de Azoren.

De belangrijkste landen van bestemming zijn Italië, Spanje en Frankrijk die in 1989 in totaal 50 procent van de totale uitvoerwaarde voor hun rekening namen. Ongeveer twee derde van de Portugese uitvoer is bestemd voor andere EG-landen.

10.5 Visserijbeleid

10.5.1 Beheersing van aanvoer

Controle op de aangevoerde hoeveelheden maakt geen belangrijk onderdeel uit van het Portugese visserijbeleid. Immers slechts plm. 20 procent van de totale produktie behoort tot de gequoteerde soorten binnen de EG- of NAFO wateren. Controle richt zich daarom primair op de naleving van de minimum maten en technische maatregelen.

10.5.2 Beheersing van visserijinzet

Het decreet 43/87 specificceert een groot aantal technische eisen waaraan de vissers zich horen te houden - minimummaten en maaswijdten, toegestane vistuigen (type en grootte), toegang voor bepaalde groepen tot bepaalde gebieden, enz. De actieradius van de kustvloot (tot 9 m) is bijvoorbeeld beperkt tot het gebied de eerste havens ten noorden en ten zuiden van de thuishaven.

De visserijinzet wordt al sinds het begin van de jaren '70 gereguleerd door een systeem van vergunningen (autorisacao) en licenties. De vergunning geeft aan met welke vistuigen en in welke gebieden men mag vissen. De geldigheid is onbeperkt, althans zolang het schip in een minimum activiteit blijft.

De licenties moeten jaarlijks worden aangevraagd, ook door de kleine kustvloot. Zij geven recht tot de uitoefening van de visserij, maximaal tot de totale strekking van de vergunning. De overheid kan echter een licentie weigeren op grond van de wenselijke biologische instandhoudingspolitiek, maar ook bij een eerder misbruik ervan. Als een licentie langer dan zes maanden onbenut blijft kan hij ook worden ingetrokken. Bij de aanvraag van de licentie moet men gegevens overleggen over vangst, besomming en brandstofverbruik van het voorgaande jaar.

De licentie kost tussen ongeveer 30 en 300 NLG. Ofschoon de kosten op zich niet hoog zijn, is het principe van de berekening van het bedrag interessant. Men gaat hierbij uit van de "gemiddelde selectiviteit" van de te gebruiken vistuigen. Men kan de licentie ook duurder maken als de beviste soorten bescherming nodig hebben. De formule is als volgt:

$$T = VB * \frac{(a_1+a_2+...+a_n) + (e_1+e_2+...+e_m)}{(n + m)} * P$$

Hierin is: T = te betalen bedrag
 VB = basisbedrag, afhankelijk van de grootte van het schip (tot 5 brt 2.000 PTE, boven 100 brt 20.000 PTE)
 a = coëfficiënt voor een specifiek vistuig, tussen 0,5 en 1, afhankelijk van de selectiviteit.
 e = coëfficiënt voor een vissoort, begin 1991 toegepast slechts voor twee zoetwater soorten.
 n = aantal vistuigen
 m = aantal beschermde vissoorten
 P = wegingscoëfficiënt = $[1+(n*0,1)]$

De vergunningen en licenties zijn gekoppeld aan de "livrete de actividade". Dit is een document waarin de grootte en de activiteit van het schip zijn aangegeven.

Het decreet vereist dat men een vergunning moet aanvragen bij elke nieuwbouw, aankoop of verbouwingsinvestering (art. 70). Bij de aanvraag hoort men te specificeren hoe, waar en wat men wil gaan vissen. Men is echter tevens verplicht de eventuele uitbreiding te compenseren door een ander vaartuig van vergelijkbare grootte elders uit de vaart te nemen. De vergunningen zijn niet deelbaar zodat in sommige gevallen grote verre schepen vervangen werden door kleine vers-schepen. Overigens kan de overheid op ad hoc basis beslissen of men voor een bepaalde investering wel of geen vergunning zal afgeven, zodat men veel invloed heeft op het verloop van de investeringen. De vergunningen zijn slechts met het schip overdraagbaar.

10.5.3 Steun aan de sector

Ondanks het feit dat de visserijmogelijkheden van de verre vloot sterk beperkt werden en de bestanden waarop de lokale en de kustvloot aangewezen waarschijnlijk volledig worden geëxploiteerd, legt het meerjarig oriëntatieprogramma vrijwel geen beperkingen op. In tegendeel de relatief kleinschalige en verouderde Portugese vloot kan met EG-en overheidssteun worden gemoderniseerd doordat een verhoging van het totale motorvermogen wordt voorzien, vooral van de lokale en kustvloot op Madeira en Azoren.

Een vergelijking van het MOP met de vlootgegevens van eind 1990 laat zien dat de vloot kleiner zou zijn dan het MOP toestaat. Er zou dus een zekere ruimte zijn voor uitbreidingsinvesteringen.

De vloot profiteert van een aantal steunprogramma's. Voor de lokale vloot (onder 9 m) was er tot 1991 een nationaal steunpro-

Tabel 10.9 Meerjarig oriëntatieprogramma, (1000 brt, 1000 pk)

Regio/ type vloot	Bruto tonnage		Motorvermogen	
	situatie doelstelling		situatie doelstelling	
	1.1.87	31.12.91	1.1.87	31.12.91
Continent				
- lokale vloot	18,2	16,9	79,9	85,4
- kustvloot	70,2	70,8	375,7	375,9
- verre vloot	99,8	96,8	170,4	165,3
Madeira en Azoren *)				
- lokale vloot	4,1	3,3	18,2	18,3
- kustvloot	10,2	15,6	48,7	81,1
- verre vloot	6,1	6,1	8,3	9,1
Totaal	208,7	209,5	701,1	735,1

Bron: EG Publikatieblad No. L 66/24, 14.3.90.

*) Voor Madeira en Azoren zijn aparte doelstellingen opgenomen.

gramma omdat dit onderdeel niet onder de EG-verordening 4028 viel. De grotere schepen werden gesteund in het kader van deze verordening.

De bovengenoemde percentages worden voor de kleine kustvloot verhoogd met 15 of 25 procent als men gedeeltelijk of volledig op de lijnvisserij overschakelt. Voor de grotere schepen is dit 5 procent. Bovendien kan de subsidie verder met 5 procent worden verhoogd als men veel meer brt's intrekt dan in de vaart brengt een onder bepaalde andere voorwaarden.

Voor de verschillende typen schepen worden tot op een zekere hoogte verschillende prioriteiten gehanteerd. Bij de trawlers wordt nadruk gelegd op vervanging van te grote schepen door kleinere en op investering in koelinstallaties. Bij de purse-seiners gaat de voorkeur uit naar een verbetering van de houdbaarheid van vis aan boord, betere leefomstandigheden en veiligheid. Bij de verre vloot streeft men naar de sanering van de oude vaartuigen en heroriëntatie naar nieuwe visgronden en vissoorten.

Het steunprogramma voor de kleine kustvisserij (5-9 m) heeft tot doel onder andere vergroting van actieradius, benutting van niet beviste soorten, grotere selectiviteit van vistuigen, verbetering van de aangevoerde kwaliteit en van de veiligheid aan boord. Men komt hiervoor in aanmerking in geval van vervanging, modernisering of aanpassingen ten behoeve van de lijnvisserij of veiligheid. Investerings in de beug zelf en in vergroting van veiligheid worden voor 50 procent gesubsidieerd.

Tabel 10.10 Investeringssubsidies, (procenten)

	Nationaal	EG
A. Schepen tussen 5 en 9 m		
Nieuwbouw, een ander schip uit de vaart		
- gebruik van oorspronkelijk vistuig	20	0
- uitsluitend lijnenvisserij	45	0
- lijnenvisserij minstens 4 maanden/jaar	35	0
Nieuwbouw, meerdere schepen uit de vaart		
- gebruik van oorspronkelijk vistuig	25	0
- uitsluitend lijnenvisserij	50	0
- lijnenvisserij minstens 4 maanden/jaar	40	0
Modernisering		
- 5-9 m	20	0
- boven 9 m, als bedrag lager dan EG-minimum	20	0
B. Schepen tussen 9/12 en 33 m		
Nieuwbouw, ander schip uit de vaart		
- beugschepen	20	35
- overige vistuigen	15	35
Nieuwbouw, geen ander schip uit de vaart	10	35
Modernisering	20	35
C. Schepen boven 33 m		
Nieuwbouw, ander schip uit de vaart	15	25
Nieuwbouw, geen ander schip uit de vaart	10	25
Modernisering	20	25

Bronnen: MAPA 1988, DGP 1989.

Tabel 10.11 Totale investeringssteun door Portugal en EG, 1987-1989, (miljoen NLG)

	Portugal	EG
Nieuwbouw		
- vers-vloot	10,8	20,9
- verre vloot	12,4	24,6
Modernisering		
- vers-vloot	3,1	4,2
- verre vloot	1,9	2,4
Totaal	28,3	52,0

Bron: SEP.

De Portugese visserijsector heeft tussen 1987 en 1989 24-30 miljoen NLG per jaar aan investeringssubsidies ontvangen voor nieuwbouw en modernisering. Verder is er ongeveer 10 miljoen NLG per jaar besteed aan sanering, tijdelijke stillegging en experimentele visserij. De kleine kustvisserij kreeg in dezelfde periode 3-4 miljoen NLG aan subsidies.

Indien deze steun wordt gerelateerd aan de investeringsbedragen dan blijkt dat 40-50 procent van de totale investeringen met subsidies wordt gefinancierd.

10.5.4 Controle en vervolging

De Portugese overheid voert een zeer aanzienlijk investeringsprogramma uit ter waarde van circa 54 miljoen NLG (4 miljard PTE) om een geïntegreerd controlesysteem in te voeren. De helft van het bedrag wordt door de EG gesubsidieerd. De investeringen omvatten middelen voor controle vanuit lucht (inclusief satelliet) en op zee evenals geautomatiseerde verwerking van aanvoergegevens.

Het is echter duidelijk dat de controle altijd met grote problemen zal blijven kampen vanwege het grote aantal schepen en aanlandingsplaatsen. De wet voorziet in de mogelijkheid administratieve boetes op te leggen tussen 20.000 en 2 miljoen PTE (270 tot 27.000 NLG) afhankelijk van de overtreding. Er worden jaarlijks rond 500 boetes opgelegd, meestal voor minder zware overtredingen. Het niet verstrekken van de licentie behoort ook tot de mogelijke straffen. De boetes worden meestal zonder verdere juridische procedures betaald, daar de rechter anders hogere boetes oplegt.

11. Nederland

11.1 Historische ontwikkeling

11.1.1 Aanvoer

Sinds 1972 hebben zich in de Nederlandse aanvoer drie globale ontwikkelingen voorgedaan. De vangsten van rondvis (kabeljauw, schelvis en koolvis) zijn met plm. 60 procent gedaald. De totale aanvoer van de twee belangrijkste platvissoorten (schol en tong) is met rond een kwart toegenomen, waarbij echter de samenstelling nogal fluctueert. De aanvoer van pelagische soorten is

Tabel 11.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Nederlandse vloot, 1972-1987, (1000 ton) *)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	48	31	37	21
Wijting	8	10	13	9
Schol	52	54	56	79
Tong	18	12	18	11
Makreel	11	38	68	34
Haring	56	20	35	100
Horsmakreel	0	2	96	66
Overige	35	33	49	14
Totaal	228	200	372	333

Bron: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.

*) Exclusief schelpdieren.

Tabel 11.2 Samenstelling van de aanvoerwaarde, 1972 en 1987, (miljoen NLG)

Vissoort	1972	1987
Platvis	167	480
Kabeljauwachtigen	46	98
Kleine pelagische soorten	54	197
Overige	49	130
Totaal	316	905

Bron: 1972 Ministerie van Landbouw; 1987 schatting.

verdrievoudigd, dankzij de visserij op horsmakreel maar ook door het herstel van de haringstand.

Tussen 1972 en 1987 is de nominale waarde van de aanvoer gestegen van 316 naar 905 miljoen NLG. In reële termen was er sprake van een toename van ongeveer 35 procent. Dit mag als vrij uitzonderlijk worden beschouwd daar in veel andere Europese landen de reële waarde nauwelijks is gegroeid of zelfs is gedaald.

11.1.2 Vloot

De Nederlandse zeevisserijvloot bestaat uit twee hoofdonderdelen - de kotters en de trawlers. De eerste groep richt zich voornamelijk op plat- en rondvis. De tweede vist nu alleen nog op de kleine pelagische soorten maar in het begin van de jaren '70 beviste men ook schelvis en koolvis.

Het aantal trawlers is in de beschouwde periode zeer sterk verminderd, van 72 naar 13 eenheden, maar het vermogen per vaartuig is bijna even sterk vergroot zodat de het totale motorvermogen met slechts 22 procent verminderde.

Tabel 11.3 Ontwikkeling van de vloot en werkgelegenheid, 1972-1987

	1972	1977	1982	1987
Aantal schepen				
- kotters	600	495	567	611
- trawlers	72	42	26	13
Motorvermogen (1000 pk)				
- kotters	259	325	450	581
- trawlers	76	66	64	59
Werkgelegenheid				
- kotters	2625	2107	2592	3040
- trawlers	858	581	511	349

Bron: LEI.

Het aantal kotters is in het midden van de jaren '70 verminderd door de in die jaren ingestelde saneringsregeling. Daarna zijn er echter twee aanzienlijke investeringsgolven geweest in 1980/81 en in 1983/84. Een derde investeringsgolf heeft zich in de jaren 1987/88 voorgedaan. Het totale aantal kotters is hierdoor boven het niveau van 1972 gekomen en het totale motorvermogen is met 125 procent gegroeid. De samenstelling van de kottersvloot naar grootte is dan ook sterk verschoven van kleine naar grote vaartuigen. In 1972 was qua aantal de grootste groep die tussen 301 en 600 pk met 229 vaartuigen. Er waren slechts vier schepen met meer dan 1100 pk. Vijftien jaar later waren er nog

maar 44 kotters in de eerste groep, maar de tweede groep telde 229 schepen.

De werkgelegenheid aan boord van de kottervloot is in de tweede helft van de jaren '70 door de toenmalige saneringsoperatie gedaald en sinds 1979 weer gestegen tot rond 3.000 manjaren in 1987. De werkgelegenheid in de trawlersector bleef gestaag dalen.

11.2 Huidige structuur van de aanvoersector

In het midden van 1990 bestond de Nederlandse vissersvloot uit ongeveer 560 kotters en 14 trawlers met respectievelijk 559.000 pk en 84.000 pk.

Binnen de kottervloot kunnen globaal drie groepen worden onderscheiden:

1. Kleine kotters tot 260 pk, die grotendeels garnalen aanvoeren.
2. Middelgrote kotters van 300-1100 pk die veelal een gemengde visserij uitoefenen op platvis, rondvis, haring en garnalen.
3. Grote kotters boven 1100 pk die vooral van de boomkorvisserij op platvis afhankelijk zijn.

Tabel 11.4 Samenstelling van de Nederlandse vissersvloot naar motorvermogen en uitgeoefende visserijen, 1990, (aantal kotters)

Pk-groep	Type visserij				Totaal
	garnalen)	rondvis	platvis	gemengd	
tot 260	95	3	7	44	148
261-1100	13	10	18	146	186
1101+	0	2	213	14	229
Totaal	108	15	238	204	565

Bron: LEI (ngi.).

*) De garnalenkotters hebben maximaal 300 pk.

Hieruit blijkt dat de Nederlandse kottervloot in hoge mate gespecialiseerd is. Dit geldt zowel voor de vissoorten als voor de vistechnieken - boomkor voor platvis en garnalen en bodemtrawl voor de rondvis. De visserij is bovendien vrijwel volledig geconcentreerd op de Noordzee. Nederland bezit slechts zeer beperkte rechten buiten dit gebied, onder andere in de Ierse zee, en die

worden veelal weggeruild tegen extra vangstrechten op de Noord-zee. Het belang van de niet gequoteerde soorten is vrij beperkt.

De vrieshektrawlers zijn in principe wereldwijd inzetbaar. In de EG-wateren vissen zij vooral op haring, makreel en horsmakreel. Sinds enkele jaren zijn ze eveneens regelmatig actief in de niet EG-wateren.

11.2.1 Regionale spreiding

In het licht van de relatief korte en rechte kustlijn speelt de regionale verdeling geen belangrijke rol. De meeste gespecialiseerde garnalenkotters zijn actief in de Waddenzee. De boomkorfvloot heeft als belangrijkste thuishavens Urk, Den Helder en Stellendam. Belangrijke havens voor de vloot die de rondvis- en gemengde visserij uitoefent zijn Wieringen en IJmuiden.

Tabel 11.5 Regionale spreiding van de kottervloot, 1990

Regio	Type visserij				Totaal
	garnalen	rondvis	platvis	gemengd	
Breskens	4	-	4	12	20
Vlissingen	-	-	15	4	19
Stellendam	4	-	47	11	62
Overige zuid	8	-	3	30	41
IJmuiden	4	8	16	24	52
Den Helder	5	-	44	18	67
Wieringen	13	2	6	43	64
Urk	3	5	99	31	138
Overige noord	67	-	4	31	102
Totaal	108	15	238	204	565

Bron: LBI (ngi.).

Door de korte afstanden kan veel vis per as worden getransporteerd en wordt niet altijd direct in de aanvoerhaven verkocht. Daarom kan de afslag van Urk, met een aandeel van plm. 30 procent in de totale aanvoerwaarde, de belangrijkste zijn zonder dat de haven voor de grote kotters bereikbaar is. Er is wel sprake van een zekere specialisatie onder de afslagen: in Urk wordt vooral schol verkocht, in IJmuiden rondvis en in Vlissingen tong.

11.3 Economische kracht van de aanvoersector

Bij de beoordeling van de economische resultaten van de aanvoersector moet men onderscheid maken tussen de trawlers en de kotters, maar ook binnen de kotters tussen de verschillende visserijen, daar hierbinnen de resultaten nogal uiteen lopen.

11.3.1 Kottervloot

Nadat in 1985 een topbesomming van 794 miljoen NLG door de kottervloot werd gerealiseerd, zijn de totale aanvoerwaarden gedaald naar rond 650 miljoen NLG in 1988 en 1989. Het aandeel van de boomkorvisserij is in deze periode rond 75 procent gebleven. De bijdrage van de overige visserijen is licht verschoven. Het belang van de rondvisvisserij is gedaald van 16 procent naar 9 procent en dat van de garnalenvisserij is gestegen van 4 procent naar 9 procent. Dit dankzij de uitzonderlijk goede resultaten in 1989. Dit betekent dat de platvis- en de garnalenvloot betrekkelijk goede resultaten behalen terwijl de bedrijven die voornamelijk van rondvis afhankelijk zijn nogal moeilijke tijden doormaken.

Tabel 11.6 Gemiddelde bruto besomming per pk-groep, 1987 en 1989 (1000 NLG)

Pk-groep	1987	1989
151-260	330	310
261-300	750	770
401-600	780	760
801-1100	1170	1100
1301-1500	1960	1830
2000+	3080	2420

Bron: LEI.

De betrekkelijk goede besommingen in de jaren '85-'87 hebben tot een investeringsgolf geleid, waardoor in 1987 en 1988 een aanzienlijk aantal grote nieuwe schepen in de vaart is gekomen. Deze investeringen kwamen slechts in beperkte mate voor subsidies in aanmerking. Tegelijkertijd is er een groot aantal oudere schepen naar het buitenland (vooral het Verenigd Koninkrijk) verkocht. Als gevolg van deze ontwikkelingen bestaat de Nederlandse kottervloot uit betrekkelijk grote en jonge vaartuigen.

Tabel 11.7 laat duidelijk zien dat drie kwart van de kleine schepen en bijna 60 procent van de groep 260-800 pk ouder is dan 20 jaar. De grotere schepen zijn later gebouwd zodat 85 procent

Tabel 11.7 Leeftijdssamenstelling van de Nederlandse kottervloot, per 1.1.1990, (aantal)

Leeftijd (jaren)	Pk-groep				Totaal
	tot 260	260-800	800-1500	1500 e.m.	
0-5	19	35	5	61	120
5-10	7	24	17	68	116
11-15	6	1	24	19	50
16-20	1	11	42	4	58
21-25	1	43	5	0	49
26 en meer	112	59	5	0	176
Totaal	146	173	98	152	569

Bron: LEI (ngi.).

van de kotters met meer dan 1500 pk jonger is dan tien jaar. In termen van het motorvermogen is de verdeling nog meer uitgesproken. Rond 82 procent van het totale motorvermogen van 571.000 pk was jonger dan tien jaar en de helft hiervan was jonger dan vijf jaar.

11.3.2 Trawlers

Eind 1990 waren er dertien trawlers in de vaart met een totaal motorvermogen van 80.500 pk. Ook in dit geval betreft het een zeer moderne vloot. De resultaten van de bedrijfsvoering hebben in de laatste jaren eveneens aanzienlijke investeringen mogelijk gemaakt. Zeven schepen met rond 55.000 pk zijn na 1985 gebouwd.

Ook voor de trawlervloot was 1985 een topjaar met een besomming van plm. 215 miljoen NLG. Daarna is de besomming gedaald tot 139 miljoen NLG in 1988, onder andere doordat de vloot in deze periode aanzienlijk kleiner werd door de verkoop van zeven kleinere trawlers naar Peru. Voor recentere jaren zijn geen economische gegevens meer beschikbaar.

11.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

11.4.1 Consumptie

De visconsumptie ligt in Nederland op rond 14 kg/hoofd/jaar en is in de laatste jaren betrekkelijk stabiel.

11.4.2 Verwerking

De visverwerking bestaat uit rond 380 bedrijven met een totale omzet van 2,7 miljard NLG in 1988. Slechts 30 procent van de omzet wordt gerealiseerd op de binnenlandse markt. Deze bedrijven bieden werk aan ongeveer 7.000 werknemers, waarvan 1.500 op deeltijd basis. In veel gevallen ontplooiën de bedrijven naast verwerking nog andere activiteiten zoals groothandel en enkele exploiteren vissersschepen. Ongeveer 70 bedrijven realiseren 80 procent van de totale omzet. Tien bedrijven hebben een omzet van meer dan 50 miljoen NLG. De toegevoegde waarde wordt geschat op rond 675 miljoen NLG.

Binnen de verwerkende sector kunnen vijf onderdelen worden onderscheiden: platvis, haring, bevroren pelagische soorten, garnalen en mosselen. Hieruit blijkt dat de sector sterk gelieerd is aan de traditionele aanvoer van de Nederlandse vissersvloot. Toch is de verwerkende industrie in belangrijke mate afhankelijk van ingevoerde grondstoffen. Terwijl de waarde van de Nederlandse aanvoer in 1988 bijna 990 miljoen NLG bedroeg (inclusief schelpdieren), was de invoerwaarde 1 miljard NLG.

Tabel 11.8 Samenstelling van de visverwerkende industrie naar type produkt, 1988 *)

Type produkt	Aantal
Vers	269
Diepvries	58
Gerookt	56
Gezouten haring	27
Marinades en conserven	35
Totaal	445

Bron: LEI (ngl.).

*) Sommige individuele bedrijven komen meerdere malen voor.

Van de totale omzet van 2,7 miljard NLG, wordt 42 procent gerealiseerd met verse produkten en 35 procent met diepvries. Het aandeel van schol en tong bedraagt in totaal 34 procent, waarbij de verse en de diepvriesprodukten bijna even belangrijk zijn. Het belangrijkste produkt is de bevroren schol met een aandeel van 11 procent in de omzet.

Tabel 11.9 Omzet in de verwerkende industrie naar vissoort en type verwerking, 1988 (miljoen NLG)

Vissoort	Type verwerking					Totaal
	vers	diep- vries	ge- zouten	gerookt	marinaden conserveren	
Zoetwater	87	17	-	138	60	302
- paling	40	3	-	92	-	135
Rondvis	195	186	40	8	1	429
- kabeljauw	117	26	40	8	-	190
Platvis	472	442	-	1	-	915
- tong	184	111	-	-	-	295
- schol	145	309	-	-	-	454
Peilagische soorten	14	187	126	29	111	467
- haring	10	50	124	11	59	254
- makreel	3	96	-	16	12	127
Schaaaldieren	223	73	0	0	15	312
- crangon	130	3	-	-	-	133
- overige garnalen	80	62	-	-	-	142
Schelpdieren	140	57	0	0	95	291
- mosselen	110	18	-	-	34	162
- kokkels	0	17	-	-	61	78
Totaal	1132	962	165	176	282	2716

Bron: LEI (ngi.).

11.4.3 Buitenlandse handel

Nederland is na Denemarken en Noorwegen het belangrijkste visexporterende land in Europa. In 1989 bedroeg de waarde van de uitvoer 1,9 miljard NLG en in 1990 2,1 miljard NLG. De invoer bedroeg in deze jaren 1,0 respectievelijk 1,2 miljard NLG.

Tussen 1982 en 1989 is de nominale waarde van de uitvoer gestegen met 60 procent (reëel 54 procent). De belangrijkste vissoorten zijn tong en schol met een aandeel van bijna 30 procent. Ongeveer 40 procent van de Nederlandse uitvoer bestaat uit verschillende soorten, waarbij in veel gevallen sprake is van reëxport. Slechts 20 procent bestaat uit niet bewerkte verse vis, 26 procent uit schaal- en schelpdieren en 54 procent uit vis die verschillende bewerkingen heeft ondergaan. De belangrijkste exportmarkten liggen traditioneel in Italië, België, Duitsland en Frankrijk. Deze vier landen nemen 64 procent van de Nederlandse uitvoerwaarde af.

De nominale invoerwaarde is tussen 1982 en 1989 met 107 procent gestegen. Het belangrijkste produkt is de garnaal (20 pro-

cent). 43 procent van de invoer bestaat uit hele verse of diepgevroren vis, die veelal voor de verwerkende industrie bestemd is. De belangrijkste landen van oorsprong zijn Denemarken, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en België met een aandeel van 53 procent.

11.5 Visserijbeleid

Het Nederlandse visserijbeleid streeft twee doelstellingen na - het beheersen van de aanvoer binnen de door de EG toegestane quota en de uitvoering van het Meerjarig oriëntatieprogramma.

11.5.1 Beheersing van aanvoer

De aanvoer wordt binnen de toegestane quota gehouden door een vijftal maatregelen:

- a) systematische aanvoercontrole;
- b) nationale reserve voor tong en schol;
- c) individuele contingenten voor tong en schol;
- d) rondvisregeling;
- e) regeling met betrekking tot bijvangst van de rondvis door boomkorschepen.

Ongeveer 5-10 procent van de nationale quota van tong en schol wordt gehouden in de zogenaamde nationale reserve in plaats van verdeeld te worden onder de houders van de individuele contingenten. Deze reserve dekt eventuele overschrijdingen die niet aan een specifiek vaartuig toegeschreven kunnen worden.

De resterende 90 procent van de quota voor tong en schol wordt verdeeld onder de houders van de individuele contingenten. Deze contingenten werden in 1977 ingesteld op basis van historische prestaties en specifieke normen voor de grootte van de schepen. Afhankelijk van de ontwikkeling van de nationale quota worden de contingenten jaarlijks proportioneel aangepast.

De platviscontingenten zijn vrij verhandelbaar. Zij kunnen zowel definitief verkocht als tijdelijk verhuurd worden. Alle transacties moeten wel door het Ministerie van Landbouw worden geregistreerd en goedgekeurd zijn om vervolgens de controle hierop mogelijk te maken. De overdraagbaarheid in de loop van het jaar leidt echter tot administratieve problemen, zodat deze niet meer toegestaan is als men meer dan 90 procent van zijn contingent heeft opgevist.

In sommige gebieden (vooral de zuidelijke Noordzee) worden door de boomkorvloot belangrijke hoeveelheden rondvis als bijvangst meegevangen. Daar deze vangsten de vangstmogelijkheden van de traditionele rondvis vissers bedreigen is een bijvangstregeling voor de boomkorvloot ingesteld. Dit houdt in dat een boomkorvaartuig niet meer dan een maximum aantal kisten rondvis per

reis mag aanvoeren. De boomkor vloot ontvangt hiervoor in totaal 20 procent van de nationale quota voor kabeljauw en wijting.

De overige 80 procent van de quota voor kabeljauw en wijting is verdeeld onder de zogenaamde "document houders". Dit zijn bedrijven die historisch van deze twee soorten afhankelijk bleken te zijn. Er worden twee soorten documenten onderscheiden. De bedrijven die in de basisperiode meer dan 65 procent van hun besomming met deze soorten hadden gerealiseerd kregen een jaardocument. De bedrijven waar dit percentage tussen 25 en 65 procent lag kregen een seizoen-document, dat slechts voor drie maanden geldig is. Deze documenten bieden toegang tot de rondvisvisserij, maar geen recht op een bepaalde hoeveelheid vis. De overheid bepaalt welke hoeveelheid een schip per week mag aanvoeren. Indien de totale aanvoer in de loop van het jaar achterblijft bij een proportionele benutting van de quota, kan de wekelijkse hoeveelheid worden verhoogd. Een verlaging is eveneens mogelijk. Hierdoor wordt een zekere spreiding van de aanvoer bewerkstelligd. De weekquota zijn voor alle schepen gelijk onafhankelijk van hun grootte.

Indien een rondvisschip gesaneerd wordt, profiteren alle overblijvende schepen evenredig van de ruimere vangstmogelijkheden. De resultaten van deze groep zijn mede door de slechte stand van de twee bestanden betrekkelijk zwak. Daarom werd de saneringspremie in de tweede helft van 1990 voor de houders van een jaarronddocument met 50 procent verhoogd. Van de rond 80 schepen hebben zich 20 aangemeld voor sanering.

Het beleid ten aanzien van de trawlvloot wijkt op enkele punten af van de situatie in de kottersector. De verdeling van de rechten wordt echter privaatrechtelijk geregeld. Dit is mogelijk doordat er slechts zes bedrijven een vloot van dertien schepen exploiteren.

Makreel en horsmakreel wordt vrijwel uitsluitend door de trawlers geëxploiteerd. De nationale haring quota worden voor de twee gebieden (Noordzee en Kanaal) verdeeld tussen de trawlers en de kotters. Voor de kotters wordt door het Produktschap voor Vis en Visprodukten een gedetailleerde regeling uitgewerkt met betrekking tot de seizoenen waarin gevist mag worden en de hoeveelheden die per vaartuig aangevoerd mogen worden.

11.5.2 Beheersing van visserijinzet

Op korte termijn wordt de visserijinzet beperkt door een tweetal maatregelen. In 1988 werd de maximale lengte van de korren beperkt tot 12 m. Aangezien daarvoor de grote boomkorkotters met korren van 14-17 m visten betekende dit een beperking van de inzet met ongeveer 5 procent.

Jaarlijks wordt bovendien een maximum aantal zeedagen bepaald. Dit aantal is geleidelijk verlaagd van 172 dagen in 1988 naar 150 dagen in 1990. De grote kotters visten voorheen meer dan

200 dagen per jaar, zodat een reële reductie van de inspanning met plm. 10-14 procent op deze wijze gerealiseerd kon worden.

Daar de overheid de individuele vaartuigen in staat moet stellen hun rechten op te vissen kunnen de gespecialiseerde garnalenkotters en de kotters met veel platvisrechten ontheffing vragen. De ontheffing wordt verleend indien het schip meer dan 70 respectievelijk 75 procent van de besomming met garnalen respectievelijk eigen platviscontingent heeft gerealiseerd. In 1990 waren er 68 schepen die extra dagen toegewezen hebben gekregen op grond van hun platvisrechten. De verhoging bedroeg in veel gevallen 50 dagen. 82 garnalenvissers hebben eveneens een ontheffing gekregen en mochten 200 dagen varen. Teneinde een zekere spreiding van aanvoer in de loop van het jaar te bevorderen zijn de dagen expliciet per kwartaal verdeeld. Voor de schepen die slechts 150 dagen op platvis kunnen vissen was de kwartaalverdeling 32-42-32-44 dagen. Voor schepen met rondvisrechten was deze verdeling iets anders om rekening te houden met de seizoenmatigheid van de rondvisvisserij.

De nieuwe boomkorkotters mogen een motorvermogen van maximaal 2.000 pk installeren. Aangezien de meeste grote kotters betrekkelijk recent gebouwd zijn, zal deze maatregel pas na enige tijd een echt effect sorteren.

De visserijinzet wordt verder beheerst door twee structurele maatregelen - de licentieverplichting en de sanering.

Kind 1984 is bepaald dat alle vaartuigen die op gequoteerde soorten vissen in het bezit moeten zijn van een licentie die het motorvermogen specificiert. Er zijn eveneens licenties uitgereikt aan de bedrijven die op dat moment aantoonbaar investeringsverplichtingen waren aangegaan. Op deze wijze werd het onmogelijk gemaakt dat de totale omvang van de vloot in de toekomst onbeperkt verder kon groeien.

De licenties zijn vrij verhandelbaar. Afhankelijk van de behoeften van de investeerders kunnen zij worden gesplitst of gecumuleerd. De niet gebruikte licenties kunnen maximaal twee jaar worden gereserveerd, waarna zij hun geldigheid verliezen.

De saneringsregeling, die aansluit op de EG-verordening 4028, biedt de scheepseigenaren de mogelijkheid om hun bedrijf te beëindigen en daarvoor een vergoeding te krijgen. Deze vergoeding bedraagt voor de kotters globaal 1.800 ECU/brt (4.200 NLG) en voor de trawlers 650 ECU/brt (1.500 NLG) 1). Dit komt ongeveer overeen met de door de EG gesteunde maxima. Slechts schepen die in het bezit zijn van een licentie en minstens 150 dagen in het voorgaande jaar hebben gevist komen voor de sanering in aanmerking. Ongeveer de helft van de saneringspremie wordt gedragen door de Nederlandse overheid, 10 procent door het bedrijfsleven

-
- 1) In 1991 werd de saneringspremie voor kotters verlaagd tot 1.500 ECU/brt doordat de bijdrage van het bedrijfsleven niet meer beschikbaar was.

en de rest door de EG. Het MOP legt een capaciteitsvermindering van ongeveer 160.000 pk op. De totale saneringskosten worden op 80-100 miljoen NLG geraamd.

Tabel 11.10 Meerjarig oriëntatieprogramma (1000 pk, 1000 brt)

Type vloot	Motorvermogen		Bruto tonnage	
	-----		-----	
	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.'91	situatie 1.1.'87	doelstelling 31.12.'91
Kotters	597,8	456,5	68,2	51,6
Trawlers	78,8	62,9	14,2	13,2
Totaal	676,6	519,4	82,4	64,8

Bron: EG Publikatieblad No. L66/9 14.2.1990.

De licentie van het gesaneerde vaartuig wordt ingetrokken. De eigenaar mag echter het schip zelf verkopen, bijvoorbeeld buiten EG of binnen EG voor andere activiteiten dan visserij. In de jaren '88-'90 werden ongeveer veertig vaartuigen (waarvan twee trawlers) op deze wijze uit de vaart genomen met in totaal 40.000 pk. Eind 1990 waren er echter nog rond dertig aanvragen in behandeling (33.000 pk). Daar de andere inzetbeperkende maatregelen (boomkorverkorting, zeedagen) ook in het kader van het MOP meegeerekend kunnen worden, was de doelstelling van het MOP voor de kottervloot in 1990 bijna gerealiseerd.

11.5.3 Steun aan de sector

Tot het begin van 1987 profiteerde men in de visserij van de algemene investeringssteun in het kader van de Wet op de Investeringsrekening. Dit kwam eerst neer op een subsidie van 12,5 procent van het geïnvesteerde bedrag. Later kon men alleen op deze subsidie aanspraak maken in de vorm van belastingaftrek, zodat men slechts in een winstgevende situatie daadwerkelijk steun kreeg. Hierbij was wel een carry-over regeling van toepassing.

Sinds het begin van 1987 wordt geen steun meer verleend voor nieuwbouw. De modernisering wordt wel gesteund, maar hiervoor heeft EG tussen 1987 en '89 slechts 1,3 miljoen NLG aan steun uitbetaald (EG).

11.5.4 Controle en vervolging

De aanvoer wordt gedetailleerd gecontroleerd door de Algemene Inspectie Dienst van het Ministerie van Landbouw. De controle speelt zich af op een aantal gebieden - via de logboeken, via het

tellen van kisten tijdens het lossen, de administratieve controle bij afslagen en verwerkers, die de herkomst van hun vis dienen bij te houden en via de steekproefgewijze controle van de administraties van de vissersbedrijven. Teneinde de controle tijdens het lossen mogelijk te maken zijn er 11 havens aangewezen waar vis aangevoerd mag worden tijdens bepaalde uren van de dag. Bovendien moeten de schepen zich minimaal twee uur voordat zij willen lossen melden. Voor de lossing moeten zij een toestemming van de AID krijgen.

De bedrijven waarvan geconstateerd wordt dat zij op enige wijze de quoteringsregels overtreden worden theoretisch in drie stappen vervolgd:

1. Eerste overtreding - inbeslagname van de vangst, waarschuwing van de AID (procesverbaal, dreiging van voorlopige maatregel).
2. Tweede overtreding - inbeslagname en vordering van de voorlopige maatregel voor de rechter.
3. Derde overtreding - inbeslagname en aan de ketting leggen van het schip.

In de praktijk blijken echter de juridische procedures betrekkelijk lang te duren en de rechtelijke macht is van oordeel dat de straffen slechts geleidelijk opgevoerd moeten worden. In de loop van 1990 zijn tientallen schippers veroordeeld met betrekking tot overtredingen in 1988 tot boetes variërend van paar 100 tot 100.000 NLG.

Indien de houders van individuele platviscontingenten hun rechten in een jaar overschrijden, worden zij bovendien door het Ministerie van Landbouw op hun contingent van het daaropvolgende jaar gekort.

12. Noorwegen

12.1 Historische ontwikkeling

12.1.1 Aanvoer

De Noorse aanvoer is structureel gedaald van gemiddeld 2,8 miljoen ton in de jaren '72-'84 naar 1,8 miljoen ton tussen 1986 en 1989. Deze daling moet vooral worden toegeschreven aan de stopzetting van de visserij op lodde die verreweg de belangrijkste grondstof voor de vismeelindustrie vormde. De toename van de aanvoer van haring en zandaal kon dit verlies niet compenseren. De aanvoer ten behoeve van vismeel is in de beschouwde periode dan ook met ongeveer twee derde gedaald.

Tabel 12.1 Aanvoer van de belangrijkste vissoorten door de Noorse vloot, 1972-1989, (1000 ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	470	427	344	299	187
Schelvis	48	42	47	75	39
Zw. koolvis	168	151	232	148	144
Makreel	160	282	74	155	141
Torsk	19	23	27	30	32
Haring	156	20	40	345	268
Horsmakreel	65	0	0	17	89
Blauwe wijting	1	40	170	193	265
Kever	179	148	169	81	123
Garnalen	11	26	52	42	55
Gr. heilbot	18	4	3	7	28
Zandaal	19	79	48	197	195
Leng/Blauwe leng	27	26	31	25	28
Lodde	1556	2137 *)	1153	143	107
Overige	213	80	93	131	70
Totaal	3109	3486	2483	1889	1771
waarvan (procenten)					
- Mens. consumptie	23	25	38	55	.
- Vismeel	77	75	62	45	.

Bronnen: FAO, Yearbook of Fishery Statistics, vol. 44 en 64.;
INFA.

*) De vangsten van lodde waren in 1977 relatief hoog. Dit jaar is daarom niet representatief voor de algemene trend.

De aanvoer voor menselijke consumptie is licht gestegen van rond 800.000 ton in 1973 naar meer dan 900.000 ton in de jaren '86-'88. De belangrijkste vissoort is kabeljauw, maar het relatieve aandeel ervan is gedaald van 55 procent in 1972 naar 29 procent in 1987 en later nog verder. Ook de vangsten van zwarte koolvis (tweede belangrijkste soort) zijn afgenomen. Het belang van garnalen en van haring voor menselijke consumptie is wel toegenomen.

De nominale waarde van de aanvoer is tussen 1972 en 1987 gestegen van 1,6 naar 5,8 miljard NOK (van 790 naar 1.776 miljoen NLG). Indien rekening wordt gehouden met de inflatie, is er echter sprake van een lichte daling van de reële aanvoerwaarde. Met name sinds 1982 was de reële aanvoerwaarde veelal lager dan in de daaraan voorafgaande 10 jaar. Na 1987 daalde zelfs de nominale aanvoerwaarde.

Het verlies van opbrengsten van de vismeelvisserij is ongeveer goedge maakt door de groei van de visserij voor menselijke consumptie. Traditioneel spelen vier soorten een belangrijke rol - kabeljauw, garnalen, zwarte koolvis en schelvis. Deze vier zorgen gezamenlijk voor 70-80 procent van de totale opbrengst. Het belang van kabeljauw is verminderd terwijl dat van garnalen (*pandalus borealis*) is gegroeid. Het aandeel van de vismeelvisserij in de aanvoerwaarde is gedaald van 32 procent in

Tabel 12.2 Ontwikkeling van de nominale aanvoerwaarde, 1972-1989, (miljoen NLG)

	1972	1977	1982	1987	1989
Menselijke consumptie					
- kabeljauw	272	562	567	689	386
- garnalen	31	92	189	222	245
- zw. koolvis	55	109	240	170	129
- schelvis	31	45	64	107	64
- overig	149	215	335	421	.
Totaal	538	1023	1394	1609	.
Vismeel					
- lodde	169	360	237	26	25
- zandaal	2	15	11	33	46
- haring	17	0	0	31	115
- overig	63	93	80	54	.
Totaal	251	468	329	144	.
Totaal	789	1492	1723	1753	1451

Bron: FS 1972-1989.

1972 naar 8 procent in 1987. Vanaf 1991 zal het belang van de vismeelvisserij opnieuw gaan toenemen doordat grote hoeveelheden lodde in de vangst zullen komen.

12.1.2 Vloot

Tussen 1973 en 1987 is het aantal geregistreerde vissersschepen gedaald van bijna 27.000 naar 22.000. Ruim 80 procent van de hele vloot bestaat uit schepen onder 10 m en deze groep heeft dan ook aanmerkelijk bijgedragen tot de verlaging van het totale aantal. Er heeft zich in feite een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De vloot van kleine open boten (gemiddeld 3 brt) zowel als die van houten dekschepen (gemiddeld 15 brt) is kleiner geworden terwijl het aantal kleine plastic boten met dek (gemiddeld 8-10 brt) zowel als dat van de grote stalen vissersschepen is gegroeid. In het laatste geval is ook de gemiddelde grootte van de individuele schepen sinds 1982 met rond 70 procent toegenomen. Per saldo is dan ook de totale tonnage van de Noorse vissersvloot sinds 1982 met bijna 150.000 brt (43 procent) toegenomen.

Deze aantallen geven echter geen juist beeld van de visserijinspanning doordat er in 1987 slechts rond 4.000 schepen jaar- rond actief waren.

Tabel 12.3 Ontwikkeling van de Noorse vloot, 1973-1987, (aantal en brt)

	1973	1977	1982	1987
Aantal				
Open boten	19326	17230	17827	12994
Schepen met dek				
- houten schepen	6585	6019	5835	4820
- stalen schepen	587	681	660	696
- overige schepen	325	917	2411	3504
Totaal aantal	26823	24847	26733	22014
Brut (1000)				
Open boten	60	66	51	36 *)
Schepen met dek				
- houten schepen	117	105	87	64
- stalen schepen	175	200	186	354
- overige schepen	2	7	17	35
Totaal brut	354	378	341	489

Bron: FS 1978 en 1987.

*) Brut open schepen in 1987 = eigen schatting met gemiddeld 2,8 brt/schip.

Het precieze inzicht in de werkgelegenheid in de Noorse visserijsector wordt bemoeilijkt doordat veel vissers slechts een deel van hun inkomen in de visserij verwerven. In de jaren '80 waren er ongeveer 28-30.000 mensen in de visserij werkzaam, waarvan rond 6-7.000 op part-time basis. In de afgelopen 20 jaar was er een daling van 10-15 procent.

12.2 Huidige structuur van de aanvoersector

12.2.1 Vloot en aanvoer

De Noorse vissersvloot bestond in 1990 uit rond 22.000 vaartuigen, waarvan 20.000 kleiner zijn dan 13 m en slechts 2.700 een jaar rond visserij beoefenden, dat wil zeggen meer dan dertig weken actief waren. De achtergrond van deze zeer grote maar relatief kleinschalige en weinig actieve vloot ligt in de expliciete politieke beslissing om de visserij in de afgelegen gebieden langs de zeer lange kust in stand te houden.

Ongeveer 90 procent van de vangst en 80 procent van de waarde werd in 1988 gerealiseerd door 1.440 schepen van meer dan 13 m die het hele jaar actief waren. Deze groep bestond uit (FD-c):

- 512 schepen van 13-21 m die met zogenaamde traditionele vis-tuigen visten (snurrevaad, staand want, lijnen, en dergelijke);
- 454 kleinere trawlers (waarvan 336 onder 50 brt) die vooral afhankelijk zijn van de garnalen;
- 84 grote trawlers waarvan rond 20 fabrieksschepen (inclusief gezouten vis) en 50-60 vers-trawlers (die in handen zijn van vriesbedrijven);

Tabel 12.4 Samenstelling van vloot en aanvoer naar lengte-groep, 1987

Lengte (m)	Aantal	Hoeveelheid		Waarde	
		(1000 t)	%	(mln.NLG)	%
tot 8	13416	20	1	31	2
8-10	5203	80	4	127	7
10-13	1550	102	5	162	9
13-20	1116	131	7	227	13
20-30	311	158	8	179	10
30-45	222	418	22	345	20
45+	196	984	52	683	39
Totaal	22014	1893	100	1753	100

Bron: FS 1987 en eigen schatting.

- 207 vaartuigen visten vooral voor vismeel, waarvan 63 met trawl en de overigen met purse-seine;
- 65 longliners;
- 116 schepen die met uiteenlopende vistuigen werkten.

Hieruit blijkt dat de Noorse vloot een grote verscheidenheid aan vistuigen gebruikt.

De meest produktieve vistuigen zijn trawl en purse-seine met relatieve aandelen in 1987 van 44 procent respectievelijk 37 procent in de totale aangevoerde hoeveelheid. Op de derde plaats staat longline met rond 8 procent. Doordat een groot deel van de purse-seine produktie uit relatief goedkope pelagische soorten bestaat en voor vismeel bestemd is, is het aandeel van dit vistuig in de totale waarde slechts 17 procent terwijl dat van de trawl bijna 50 procent bedraagt en dat van longline 15 procent.

Tabel 12.5 Aanvoer van de verschillende vissoorten naar vistuig, 1987, (1000 ton)

Vissoort	Totaal	Purse seine	Trawl	Long- line	Staand want	Overige
Kabeljauw	305	-	179	51	49	27
Schelvis	75	-	25	38	3	10
Zw. koolvis	152	47	70	2	23	10
Torsk	30	-	-	27	-	-
Makreel	157	147	-	-	2	8
Noordzee haring	243	243	1	-	-	-
Overige haring	102	93	7	-	-	3
Horsmakreel	17	17	-	-	-	-
Blauwe wijting	193	-	193	-	-	-
Kever	81	-	81	-	-	-
Garnalen	42	-	42	-	-	-
Roodbaars	18	-	8	1	7	2
Zandaal	199	-	198	-	-	1
Leng/blauwe leng	25	-	1	17	7	-
Lodde	142	142	-	-	-	-
Overige	109	13	22	9	16	52
Totaal	1893	702	827	145	106	113

Bron: FS 1987.

12.2.2 Regionale spreiding

In Noorwegen kunnen twee grote visserijgebieden worden onderscheiden (zie voetnoot tabel 12.6). Een groot aantal van de kleine kustschepen werkt langs de noordelijke kust. In dit gebied wordt de helft van de aanvoerwaarde gerealiseerd door de helft

Tabel 12.6 Regionale spreiding van vloot en werkgelegenheid, 1987

Regio (*)	Open boten (aantal)	Boten met dek			Werkgelegenheid	
		aantal	1000 brt	% brt	aantal	%
Zuid-west	3602	2697	277	61	10994	37
Noord	7089	5010	154	34	15143	51
Overige	2303	1313	22	5	3778	13
Totaal	12994	9020	453	100	29915	100

Bron: FS 1987.

- *) Zuid-west = Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, More og Romsdal
 Noord = Nordland, Troms, Finmark
 Overige = Ostfold, Akershus, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Sor-Trondelag, Nord-Trondelag.

Tabel 12.7 Regionale spreiding van aanvoer naar gebied en belangrijke havens, 1987

	Hoeveelheid		Waarde	
	1000 ton	%	mln. NLG	%
Regio's				
- Zuid-west	1134	60	626	36
- Noord	509	27	857	49
- Overige	102	5	123	7
- Buitenland	148	8	147	8
Belangrijkste havens				
- Eigersund	247	13	50	3
- Askoy	104	5	16	1
- Vogsay	178	9	79	5
- Alesund	84	4	134	8
- Heroy	88	5	43	2
- Tromso	62	3	85	5
- Overige	1130	60	1346	77
Totaal	1893	100	1753	100

Bron: FS 1987.

van alle vissers. Wat de aangevoerde hoeveelheid betreft is de zuid-westelijke kust met een aandeel van 60 procent het belangrijkste doordat 268 van de 418 schepen boven 30 m vanuit dit gebied werken. De overige gebieden zijn van betrekkelijk bescheiden belang.

De aanvoer is verspreid over ongeveer 200 havens en landingsplaatsen. In ongeveer 100 havens werd in 1987 meer dan 1.000 ton aangevoerd en in ongeveer 40 meer dan 10.000 ton. Het aandeel van de drie havens met de grootste omzet bedraagt 17 procent van de totale Noorse aanvoerwaarde. Dit illustreert de grote spreiding van de aanvoer van vis voor menselijke consumptie.

12.3 Economische kracht van de aanvoersector

De resultaten van de Noorse visserijvloot zijn nogal uiteenlopend, maar in feite zelden voldoende om zonder subsidies te kunnen. Tussen 1987 en 1989 is de nominale aanvoerwaarde met 17 procent gedaald door de afnemende beschikbaarheid van kabeljauw. In reële termen was de daling 26 procent. Deze trend heeft zich in 1990 waarschijnlijk voortgezet.

Tabel 12.8 Aanvoerwaarde naar belangrijkste vissoortgroepen, 1983-1989, (miljoen NLG)

Jaar	Kabeljauw- achtigen	Haring, sprot, enz.	Makreel, lodde, enz.	Schaal- dieren	Overige soorten	Totaal
1983	788	64	447	274	92	1665
1984	812	97	398	300	101	1708
1985	875	129	304	329	121	1758
1986	945	135	206	281	138	1706
1987	1072	129	177	227	148	1753
1988	828	129	199	217	123	1495
1989	813	122	257	259	.	1451

Bronnen: FS 1987, INFA.

Vrijwel alle visserijen werden door deze ongunstige ontwikkelingen getroffen. Tussen 1983 en 1987 zijn alleen de besommingen van de grootste schepen duidelijk vooruitgegaan. Het aandeel van deze groep in de totale aanvoerwaarde is dan ook gestegen van 44 procent naar 52 procent. Het aandeel van de kleinste schepen is daarentegen gedaald van 21 procent naar 17 procent.

Tabel 12.9 Ontwikkeling van de besomming van de actieve vloot per grootte-groep, 1983-1989, (1000 NLG) *)

Lengte-groep (m) :	13-21	21-31	31-41	41+
- gem. lengte (m) :	16	25	35	53
- gem. brt :	32	118	253	721
1983	307	907	1721	3079
1984	301	891	1601	3336
1985	306	917	1973	3487
1986	265	912	1974	3960
1987	308	861	1892	4252
1988	280	836	1692	4066
1989	308	809	1968	3831

Bron: LU.

*) Gemiddelde lengte en tonnage hebben betrekking op 1988.

De trend van de besommingen per schip lijkt niet consistent met de algemene daling van de besomming. Het aantal actieve schepen is echter gedaald van 4.000 in 1987 naar 2.700 in 1989. De samenstelling van de vloot waarop de gemiddelden zijn berekend verandert elk jaar, zodat de jaren onderling niet geheel vergelijkbaar zijn.

De exploitatie van de meeste typen grote schepen was in 1990 vrij moeilijk. Tussen 1986 en 1988 is een vloot van rond 20 fabrieksschepen (40-70 m) gebouwd in de verwachting van zeer goede jaarklassen kabeljauw. De beschikbare kabeljauwquota voor deze schepen zijn echter drastisch gedaald, zodat een schip in 1990 slechts een tiende van zijn quotum van 1987 toegewezen kreeg. Zes schepen werden daarom ingezet in buitenlandse wateren en andere zijn zich meer op andere vissoorten gaan richten. Deze schepen zijn volledig commercieel gefinancierd (met een aanzienlijk aandeel eigen vermogen) en ontvangen geen steun van de overheid. Men is wel overtuigd van de juistheid van het concept - flexibele inzetbaarheid en produktie van goede kwaliteit (sea frozen) voor de markt (eventueel consumenten verpakking). Het is echter niet waarschijnlijk dat in de Noorse wateren voldoende kabeljauw aan deze vloot toegewezen zal kunnen worden, zodat een aantal vaartuigen verkocht zal moeten worden of permanent in het buitenland ingezet.

De economische resultaten van de 50-60 vers-trawlers zijn evenmin bevredigend. Het betreft echter een betrekkelijk oude vloot met weinig schulden, zodat men kan volstaan met exploitatie op cash-flow basis. Een vernieuwing is echter niet mogelijk. De vloot is grotendeels in handen van de vriesbedrijven, zodat de exploitatie in een breder kader van hun bedrijfsvoering moet worden gezien. Hierdoor is de sanering van deze vloot vrij moeilijk.

De ongeveer 100 purse-seiners, die in 1990 nog actief waren, hebben in de laatste jaren wel redelijke resultaten kunnen behalen. De omvang van deze vloot is sterk verminderd. De gemiddelde prijs is gestegen door de verbeterde kwaliteit van de aangevoerde vis, die voor menselijke consumptie of voor hoogwaardig lt-vis-meel (low temperature) kon worden gebruikt. Het aantal purse-seiners zal in de toekomst waarschijnlijk nog iets verder afnemen.

De 80-90 grotere longliners (plm. 33 m) zijn eveneens in problemen doordat zij vooral van kabeljauw, leng en torsk afhankelijk zijn. Bovendien is het aandeel van de bemanning (vastgelegd in onderhandelingen binnen de Norges Fiskarlag) te hoog om aan de financiële verplichtingen te kunnen voldoen. Deze vloot zal waarschijnlijk in de toekomst tot 50-60 eenheden worden gereduceerd. In 1990 waren niet al deze schepen actief.

De resultaten van de rond 150 garnalentrallers lopen nogal uiteen. De 22 grotere vaartuigen, die quota hebben voor de Groenlandse wateren, kunnen goed worden geëxploiteerd dankzij hun hoge export prijzen naar Japan. De overigen die in de Barentssee vissen, hebben te maken met een dalende prijs waardoor hun resultaten verslechteren.

De rentabiliteit van de kustvloot (onder 33 m) is doorgaans lager dan die van de grotere schepen, ofschoon er zeer grote verschillen zijn tussen de individuele vaartuigen. Deze vloot krijgt veel politieke aandacht en financiële steun doordat veel belang wordt gehecht aan de bewoning van de rurale gebieden. Ofschoon veel schepen slechts seizoensmatig actief zijn, dreigt door de omvang van deze vloot en dus de potentiële visserijinzet het gevaar dat als de biologische situatie van de stocks verbetert de visserijinspanning ook zal stijgen waardoor de economische resultaten even zwak zullen blijven. Sanering van deze vloot is echter politiek nauwelijks realiseerbaar.

Uit een vergelijking van de kosten en opbrengsten van de Noorse en de Nederlandse vloot blijkt dat de resultaten in Noorwegen duidelijk minder gunstig zijn.

Tabel 12.10 *Vergelijking van de besomming en kosten in Noorwegen en in Nederland in 1988, (1000 NLG) *)*

Noorwegen				Nederland			
Lengte	Brt	besomming	kosten	Pk-groep	Brt	besomming	kosten
13-21	32	280	335	200-260	36	300	315
21-31	118	836	961	400-600	89	706	723
31-41	253	1692	1922	1500-200	285	2057	2136

Bronnen: FD-c, LEI.

*) Kosten inclusief bemanning.

De netto-opbrengst per manjaar is aan boord van de kleinere schepen veel lager dan bij de grote. Voor de vier groepen die in tabel 12.9 zijn onderscheiden is dit achtereenvolgens 38.000, 55.000, 68.000 en 92.000 NLG.

Het feit dat de schepen die jaarrond vissen zo'n hoog aandeel in de totale produktiewaarde hebben heeft tot gevolg dat de resterende plm. 20.000 boten gemiddeld een zeer magere bron van inkomsten bieden. In 1987 zou deze groep immers rond 800 miljoen NOK hebben besomd (240 miljoen NLG) ofwel 12.000 NLG per vaartuig (voor aftrek van alle kosten). Het is niet duidelijk of de officiële statistieken ook de verkoop direct aan de consument registreren.

Tussen 1985 en 1987 is er een investeringsgolf geweest, vooral in fabriekstrawlers en in kleinere multipurpose schepen. Deze investeringen werden mede mogelijk door de liberalisering van de kredietverlening in Noorwegen in 1985. De visserij op St. Jakobschelpen heeft in 86 en 87 een grote ontwikkeling doorgemaakt, maar veel van de betrokken schepen moesten later worden stilgelegd omdat ze niet meer economisch geëxploiteerd konden worden (OECD 1988). Na 1988 zijn de investeringen sterk gedaald en in 1990 waren er vrijwel geen aanvragen voor de bouw van nieuwe schepen.

Tabel 12.11 Nieuw in de vaart gebrachte schepen van meer dan 25 brt, 1985-1987 *)

Type vloot	1985	1986	1987
Multipurpose kustschepen	20	21	10
Purse-seiners	2	2	3
Fabriekstrawlers	-	2	7
Garnalen vriestrawlers	-	2	1
Hektrawlers	5	1	9
Longliners	-	-	2
Trawlers - St. Jakobschelp	-	6	3

Bron: OECD 1987.

*) In enkele gevallen verbouwde oudere vaartuigen.

Uit de huidige vlootsamenstelling naar leeftijd blijkt dat de bouw van kleine schepen onder 10 m in de jaren '85-'87 duidelijk lager ligt dan in de voorafgaande vijftien jaar. Daarentegen zijn er relatief meer grotere schepen in de vaart gebracht, met name in de groepen 10-20 m en 45+ m. Van de schepen tot 13 m was in 1987 rond een kwart jonger dan zeven jaar en meer dan een derde tussen 8 en 17 jaar. Voor de grotere schepen tussen 13 en 45 m was de samenstelling iets ongunstiger, met slechts 6-12 procent jonger dan zeven jaar en 30-50 procent ouder dan 28 jaar. Meer

dan de helft van de schepen van meer dan 45 m is gebouwd na 1970. Aangezien er na 1987 de investeringen sterk zijn gedaald heeft er een voortgaande veroudering van de vloot plaats gehad.

Tabel 12.12 Samenstelling van de Noorse vloot naar bouwjaar en lengte-groep, 1987

Bouwjaar	Leeftijd (jaren)	Lengte-groep (m)					Totaal
		tot 10	10-20	20-30	30-45	45+	
Voor 195	37+	1141	733	42	10	27	1953
1950-59	28-37	2533	290	82	48	19	2972
1960-69	18-27	4078	348	87	77	38	4628
1970-79	8-17	6392	635	61	73	83	7244
1980-84	3-7	3090	358	22	7	1	3478
1985-86	1-2	751	180	13	4	13	961
1987	0	197	106	4	3	14	324
Onbekend		437	16			1	454
Totaal		18619	2666	311	222	196	22014

Bron: FS 1987.

Vanuit een regionaal perspectief kan worden gesteld dat de vloten in het zuid-westen van Noorwegen in 1990 waarschijnlijk in relatief grotere problemen verkeerden door de recente hoge investeringen. Op langere termijn zijn de vooruitzichten echter niet slecht. De biologische voorspellingen voor lodde zijn zeer gunstig. Er zou met ingang van 1991 5-600.000 ton gevist kunnen worden. Lodde vormt eveneens voedsel voor kabeljauw zodat ook de situatie van dit bestand in de Barentssee zal kunnen verbeteren. De zuidelijke vloot bezit de nodige flexibiliteit en capaciteit om deze stocks te bevissen ook al bevinden ze zich ver van de kust. De grotere dynamiek van de zuidelijke vloot blijkt ook uit het feit dat daar meer jongeren belangstelling hebben om aan te monstereen dan in het noorden.

Aan de andere kant zullen de schepen in het noorden door hun relatief kleinere actieradius van de gunstige ontwikkelingen niet voldoende kunnen profiteren, zodat hun vooruitzichten minder gunstig lijken. Zij zullen wel voldoende quota toegewezen krijgen om hun voortbestaan te verzekeren.

12.4 Consumptie, verwerking en buitenlandse handel

12.4.1 Consumptie

De Noorse consumptie van vis wordt geschat op ongeveer 40 kg levend gewicht per hoofd per jaar. Dit betekent in totaal iets meer dan 160.000 ton (OECD 1990).

12.4.2 Verwerking

Sinds 1981 is er sprake van een continue concentratie van de verwerkingsactiviteiten. Het aantal bedrijven is gedaald van 709 naar 625 in 1987 en de werkgelegenheid van 15.700 naar 12.800 manjaren. De totale nominale omzet is in diezelfde periode gestegen van 7 naar 10 miljard NOK, maar reëel was er sprake van een daling van ongeveer 9 procent. De bruto produktiewaarde in guldens lag in beide jaren iets onder 3 miljard NLG.

Op produktniveau verdienen drie belangrijke takken van verwerking expliciet aandacht - de vriesindustrie, het zouten en drogen en vismeel.

De vriesbedrijven bevinden zich de laatste jaren in een moeilijke situatie door het gebrek aan grondstof, de dalende dollarkoers, de hoge EG-tarieven voor verwerkte produkten (15-20 procent) en de soms onverkoopbare voorraden van dubbel gevoren vis. Reeds in 1987 en 1988 werden er aanzienlijke verliezen geleden 1). De ongunstige trends hebben zich ook in de latere jaren voortgezet.

Aan de andere kant lijken de bedrijven die stok- en klipvis produceren aanzienlijk betere resultaten te behalen. Deze sector is doorgaans in staat hogere prijzen voor de grondstof te betalen. De meeste bedrijven zijn vrij klein (familie) en hebben weinig vaste kosten. Door de vaste contracten met buitenlandse afnemers heeft men in 1990 grote hoeveelheden kabeljauwachtigen moeten importeren teneinde het marktaandeel te behouden.

De vismeelindustrie heeft een aanzienlijke herstructurering doorgemaakt. Het aantal bedrijven is gedaald van ruim 50 in 1980 naar 16 in 1990. Wegens het gebrek aan lodde werd een drietal fabrieken stilgelegd, maar wel operationeel gehouden voor de toekomst. Bijna alle fabrieken zijn technologisch in staat het hoogwaardige lt-vismeel (low temperature) te produceren, dat als voer in de zalmkwekerijen dient. Hierdoor was de Noorse vismeelindustrie in de laatste jaren veel minder afhankelijk van de wereldmarkt geweest en men kon aanzienlijk hogere prijzen aan de schepen betalen die de vereiste kwaliteit aanvoerden (rond 200 NLG/ton ten opzichte van rond 120 NLG/ton voor industrievis in Denemarken in 1989).

1) Eurofish Report 27.10 en 24.11.1988.

De toename van de vismeelproduktie in 1991 door de grote vangsten van lodde zou echter met afzetproblemen te maken kunnen krijgen. De vraag vanuit de zalmteelt zal eerder afnemen dan groeien doordat de totale produktie met 15-20 procent beperkt zal moeten worden. Bovendien zal men zuiniger met voer omgaan, om het milieu minder te belasten en omdat men op gesloten teeltsystemen wil overschakelen. De vraag naar dure vismeel elders in de wereld is niet groot. In de prijsonderhandelingen tussen aanvoer en verwerking begin 1991 moest de vloot al genoeg nemen met een nominaal 20 procent lagere prijs dan in 1986.

Tabel 12.13 Activiteiten van de Noorse visverwerkende industrie, 1981 en 1987

Activiteit	Aantal bedrijven		Werkgelegenheid		Omzet (mln. NLG)	
	1981	1987	1981	1987	1981	1987
Zouten, drogen, roken	364	340	4436	3710	1090	1001
Vriezen	116	105	6397	5162	881	1155
Conserven	56	39	1904	1599	230	242
Vismeeel/olie	52	25	1328	595	560	232
Overige	121	116	1597	1694	247	344
Totaal	709	625	15662	12760	3008	2973

Bron: FS 1987.

De regionale spreiding van de visverwerkende industrie komt grotendeels overeen met die van de aanvoersector. Noord en zuid-west Noorwegen spelen een overwegende rol. De vriesbedrijven blijken relatief meer in het noorden gevestigd te zijn en de conservenbedrijven in het zuid-westen. De vismeelbedrijven bevinden zich vooral in het zuiden en het zuid-westen. De overige verwerking is relatief gelijkmatig verspreid. De rol van de overige gebieden is beperkt tot rond 6 procent van de omzet en 10 procent van de werkgelegenheid.

12.4.3 Uitvoer

Door de betrekkelijk kleine binnenlandse markt is het grootste deel van de Noorse aanvoer bestemd voor uitvoer, al dan niet verwerkt. De uitvoerwaarde bedroeg in 1988 10,7 miljard NOK (3,3 miljard NLG), zodat Noorwegen een ongeveer even belangrijke visexporteur is als Denemarken. Tussen 1982 en 1988 is de nominale waarde van de Noorse uitvoer gestegen met 80 procent en de reële met 19 procent.

Het verreweg belangrijkste exportprodukt is verse en bevroren zalm, die in 1988 30 procent van de totale uitvoerwaarde vertegenwoordigde. De twee volgende belangrijke groepen zijn bevroren filets van kabeljauwachtigen en stokvis, die een aandeel hadden van 15 procent respectievelijk 9 procent.

De rol van EG als importeur van Noorse visprodukten is in de laatste jaren sterk gegroeid. Terwijl in 1982/84 het EG-aandeel 42 procent bedroeg was dit in 1988 tot 57 procent gestegen. Het waren vooral Frankrijk, Italië en Duitsland die de genoemde groei van de Noorse uitvoer mogelijk hebben gemaakt. De nominale waarde van uitvoer naar niet EG-landen is sinds 1984 vrijwel constant gebleven. De belangrijkste landen in deze groep zijn USA en Zweden.

In dit licht ontstaat er een nieuwe opvatting dat de toetreding tot de EG noodzakelijk is om de visverwerkende industrie in stand te houden. Anders zou men gedwongen kunnen zijn slechts de grondstoffen aan de EG-verwerkers te leveren ten koste van eigen industrie 1).

12.4.4 Invoer

De Noorse invoer lag in 1988 iets boven 1 miljard NOK (318 miljoen NLG). Dit betekende een verdrievoudiging ten opzichte van 1982. De belangrijkste landen van herkomst zijn Denemarken en in mindere mate IJsland, USSR, Canada en Zweden. Deze groei werd vooral veroorzaakt door verschillende verwerkte produkten op basis van schaal- en schelpdieren en haring.

12.5 Visserijbeleid

Noorwegen heeft een lange traditie van een nauwe betrokkenheid van het overheidsbeleid bij het visserijgebeuren. Reeds in de jaren '20 en '30 heeft het parlement wetgeving aangenomen waardoor slechts een enkele organisatie werd aangewezen als vertegenwoordiger van de visserijsector (Norges Fiskarlag) en de visserijcoöperaties het alleenrecht kregen om vis van de schepen door te verkopen aan de handel en verwerking. Daarnaast is er een aantal andere monopolies wettelijk gevestigd, onder andere voor export van stokvis. De visserijorganisaties zijn dan ook nauw betrokken bij de uitvoering van het huidige visserijbeleid, vooral wat aanvoerbepalingen betreft.

12.5.1 Beheersing van visserijinzet

Men is in het algemeen van oordeel dat er in de verschillende onderdelen van de Noorse vissersvloot een aanzienlijke overca-

1) Eurofish Report 3.3.88, FS/7.

paciteit bestaat. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de purse-seiners, trawlers en de overige vistuigen.

Teneinde de ontwikkeling van de visserijinzet in de hand te houden is er een systeem van licenties ingevoerd, dat in principe voor de meeste grote schepen van toepassing is. Er zijn acht soorten licenties:

1. Purse-seiners van meer dan 27,5 m die op de pelagische soorten vissen (met name haring, lodde en makreel). Deze licenties zijn onderverdeeld in vijf groepen afhankelijk van de grootte van het visruim - tot 4.000 hl, 4-6.000 hl, 6-8.000 hl, 8-10.000 hl en meer dan 10.000 hl. Deze regeling heeft betrekking op 102 vaartuigen.
2. Purse-seiners, die zwarte koolvis vissen.
3. Trawling op garnalen, wat voor ongeveer 150 schepen geldt.
4. Kabeljauwtrawl voor de Barentssee, waarbij drie lengte-groepen worden onderscheiden - tot 21 m, 21-34 m en boven 34 m.
5. Industrietrawlers tot 300 brt. Deze groep is vooral op de Noordzee actief.
6. Trawlers op silver smelt tot 300 brt (Dit is een politieke regeling voor noord Noorwegen. Heeft geen beheersredenen).
7. Trawling en purse-seining op blauwe wijting.
8. Trawling op lodde.

Er zijn twee boomkorschepen die een kabeljauwlicentie hebben gekregen, maar met de beperking dat zij geen kabeljauw maar alleen maar platvis mogen vissen. Voor deze visserij worden in de toekomst geen nieuwe licenties uitgegeven. Andere vistuigen kunnen in principe vrij worden gebruikt. Dit geldt ook voor de grote longliners.

De licenties specificeren niet de grootte van het schip (behalve de purse-seiners en de kabeljauwtrawlers) maar alleen de eigenaar en het schip waarvoor de licentie is uitgegeven. De overdraagbaarheid is beperkt mogelijk, waarbij het oordeel van het Fiskeridirektoratet van groot belang is. Ofschoon er geen formele beperkende regels zijn kan het ministerie bijvoorbeeld een overdracht van een licentie van noord naar zuid Noorwegen blokkeren evenals van een klein naar een groot schip. In het eerste geval kan het Ministerie de overdracht ook toestaan onder de voorwaarde dat het zuidelijke schip in het noorden blijft aanvoeren. De betreffende ambtenaren hebben dus veel zeggenschap.

De huidige wetgeving biedt wel de mogelijkheid om zo nodig ook voor andere vistuigen een licentieverplichting in te voeren. Een niet benutte licentie verliest na twee jaar geldigheid.

12.5.2 Beheersing van aanvoer

Noorwegen moet onderhandelen over veel visbestanden met de buurlanden, vooral de Sovjet Unie, de EG, IJsland en Faeröer eilanden. De belangrijke Noorse quota worden eerst verdeeld tussen de drie "vloten" (trawlers, purse-seiners en kustvloot) en vervolgens worden ze per schip bepaald. Ofschoon de verdeling

tussen de drie groepen in principe op historische prestaties berust, staat de sleutel niet vast. In 1990 heeft de kustvloot dan ook relatief veel meer kabeljauw toegewezen gekregen dan in de voorgaande jaren.

De purse-seiners krijgen jaarlijks individuele quota voor lodde, makreel en haring. De hoogte van deze quota is afhankelijk van het volume van het visruim, ofwel de vangstcapaciteit van het vaartuig. De quota zijn oorspronkelijk zodanig opgezet dat de beloning van de opvarenden ongeveer op een gelijk niveau kwam te liggen. Om deze reden is de overdraagbaarheid en aggregatie van deze vangstrechten in belangrijke mate beperkt. De vangstrechten van een purse-seiner kunnen worden overgenomen door een andere, maar hiervoor wordt een degressieve schaal toegepast. Als bijvoorbeeld een grote purse-seiner het quotum van een kleine koopt, dan is het alsof er een nieuw vaartuig in de vaart kwam met een ruiminhoud gelijk aan de som van de twee oorspronkelijke. Het quotum waar zo'n vaartuig recht op heeft is echter veel kleiner dan de quota van de twee schepen apart omdat de benodigde bemanning niet veel toeneemt. In de praktijk kan dit betekenen dat 85-90 procent van het "gekochte" quotum "verloren" gaat.

De schepen met conventionele vistuigen (geen trawl of purse-seine) krijgen een quotum afhankelijk van hun lengte. Hierbij wordt er een vrij groot aantal lengte-groepen onderscheiden - bijvoorbeeld 13 voor kabeljauw en 21 voor haring. Elke lengte groep wordt een aantal "delen" toegekend, waardoor samen met het aantal vaartuigen in elke lengte groep de hoeveelheid vis per deel kan worden berekend.

Tabel 12.14 Enkele individuele quota voor haring en kabeljauw, 1990

Type vloot/ grootte schip	Haring (hl)	Kabeljauw (ton)
Kustvloot		
- tot 7 m	135	5,2
- boven 26 m	2835	119,1 a)
Trawlers		
- tot 21 m/60 brt	-	66 b)
- boven 34 m/250 brt	-	100

Bron: FD-d.

a) Voor schepen van 27,5-33,9 m; b) Trawlers met garnalenlicentie krijgen slechts 50 ton.

Er zijn individuele quota voor kabeljauw, schelvis en zwarte koolvis in het noorden van Noorwegen. Tot en met 1989 was er geen

individuele quotering voor de kustvloot, maar slechts een groeps-quotum. Met de sterk verlaagde quota voor arctische kabeljauw was het nodig dit systeem ook voor deze vloot in te voeren. In 1989 moest de kabeljauwvisserij al op 14 april worden gesloten.

De overdraagbaarheid van de individuele quota voor bodemsoorten is in principe beperkt tot schepen binnen een rederij. De eigenaar kan besluiten een schip stil te leggen en een tweede op het geaggregeerde quotum te laten vissen. Afgezien van de vers-trawlers komen rederijen niet voor. In de praktijk kunnen echter twee eigenaren gemakkelijk samengaan door beperkte aandelen in elkaars bedrijven te "kopen" om een quotumoverdracht mogelijk te maken.

Behalve door individuele quota wordt de aanvoer beperkt door verschillende technische maatregelen en bijvangstregelingen.

12.5.3 Steun aan de sector

De visserij sector geniet in Noorwegen een zeer aanzienlijke overheidssteun. De steun wordt gerechtvaardigd door de politieke wens om het zeer gespreide patroon van de nederzettingen langs de kust te handhaven. In de afgelegen gebieden, vooral in het noorden, vormt visserij een van de weinige economische activiteiten en moet daarom in stand worden gehouden. Norges Fiskarlag onderhandelt jaarlijks met de overheid over de hoogte van de te verlenen steun en de organisatie heeft het recht zolang meer steun te vragen als de gemiddelde inkomens van de vissers bij de algemene loonontwikkeling achter zouden blijven.

In de laatste jaren bedraagt de overheidssteun ongeveer 300-400 miljoen NLG (1 miljard NOK). Dit betekent 20-25 procent van de totale bruto besomming. Het grootste deel van de steun aan de sector wordt gefinancierd uit het jaarlijks overeengekomen bedrag. Daarnaast zijn er een aantal ad hoc programma's, waarvoor het parlement apart fondsen toekent. De steun bestaat uit vijf onderdelen:

1. Prijssubsidies.
2. Steun aan exploitatiekosten.
3. Sociaal beleid.
4. Structuurbeleid.
5. Overige maatregelen.

- ad 1. Prijssubsidies

De prijssubsidies worden geadministreerd door de verschillende verkooporganisaties. De hoogte van de subsidie is in principe een nominaal bedrag per kg van een bepaald vissoort. Het systeem van de subsidies is echter vrij complex doordat de hoogte afhankelijk is van verschillende factoren - vissoort, type visserij, de totale door het schip aangevoerde hoeveelheid en gebied (er worden 9 prijsregio's onderscheiden).

In 1990 was 186 miljoen NOK (57 miljoen NLG) voor prijssubsidies beschikbaar, dit is rond 16 procent van de totale steun

(NF 1990a). Dit is aanzienlijk minder dan in de eerste helft van de jaren '80 toen dit percentage 45-55 procent bedroeg (Jentoft). Binnen de EFTA onderhandelingen zal Noorwegen de prijssubsidies binnen enkele jaren volledig moeten afbouwen.

- **ad 2. Steun exploitatiekosten**

Afhankelijk van de ontwikkeling van kosten en opbrengsten, kunnen verschillende categorieën schepen van de Statens Fiskarbank steun ontvangen om hun exploitatieverlies te verlichten. Het betreft vooral "liquiditeitsleningen", -schenkingen of steun om aan de uitstaande renteverplichtingen te kunnen voldoen. Voor 1990 was hiervoor 96 miljoen NOK (30 miljoen NLG) beschikbaar.

De Statens Fiskarbank kan binnen dit beleidsonderdeel de uitstaande aflossingen of rentebetalingen waaraan niet kan worden voldaan afschrijven. In zo'n geval wordt van de betrokken particuliere banken verlangd dat zij een even groot bedrag ook afschrijven. In 1990 was hiervoor 50 miljoen NOK (15 miljoen NLG) beschikbaar, waarvan in de eerste negen maanden de helft ook werd benut voor 840 kabeljauwschepen tussen 8 en 30 m.

- **ad 3. Sociaal beleid**

De praktische uitvoering van het sociaal beleid is in handen van de Garantikassen for Fiskere (GF). GF voert vier sociale programma's uit:

- a) **Garantieloon.** Indien de beloning van een opvarende gemiddeld lager is dan 1.800 NOK/week, ontvangt hij een aanvulling tot dit bedrag. De gemiddelden worden berekend telkens voor een periode van vier maanden. Dit is het belangrijkste onderdeel van het sociaal beleid en er is jaarlijks 150-170 miljoen NOK (plm. 50 miljoen NLG) voor beschikbaar.
- b) **Vakantieuitkering.** De opvarenden betalen 3 procent van hun inkomen aan de GF en ontvangen vervolgens een jaar later het betaalde bedrag terug verhoogd met 175 NOK/14 dagen varen (met een maximum van 294 dagen). De totale uitkering bedraagt rond 50 miljoen NOK/jaar (15 miljoen NLG).
- c) **Arbeidsongeschiktheidsverzekering.** De scheepseigenaren zijn verplicht voor de opvarenden een verzekering te betalen (4.436 NOK/man/jaar) voor uitkering tijdens ziekte of bij overlijden aan de weduwe. GF subsidieert dit bedrag met 1.600 NOK.
- d) **Werkloosheidsverzekering.** GF betaalt een bruto uitkering van 250 NOK/dag (6 dagen/week) in gevallen van werkloosheid, als het schip door reparatie of andere oorzaken niet kan uitvaren. Door de vroege sluiting van de kabeljauwvisserij in 1989 werd in dit kader 120 miljoen NOK (37 miljoen NLG) uitbetaald.

De eerste drie programma's zijn gefinancierd in het kader van de afspraken tussen de overheid en de Norges Fiskarlag. Het laatste wordt betaald uit de algemene sociale verzekering, die gevoed wordt door een specifieke heffing op bruto omzet (4,3 procent).

- **ad 4. Structuurbeleid**

De uitvoering van het structuurbeleid is ondergebracht bij de Statens Fiskarbank (SF). Er zijn in principe drie programma's waarmee jaarlijks 300-400 miljoen NOK is gemoeid (plm. 108 miljoen NLG):

- a) Kredieten onder zachte voorwaarden
- b) Rentesteun
- c) Investeringssubsidies
- d) Sanering

De SF geeft vooral het eerste krediet tot rond 50-60 procent van het investeringsbedrag. De rente bedraagt ongeveer 12,5 procent (november 1990) wat 2-3 procentpunten lager is dan de commerciële rente. Op bepaalde leningen wordt ook automatisch rentesteun verleend tussen 4 en 10 procentpunten. Rentesteun kan ook worden toegekend aan leningen van commerciële banken. In 1989 had de bank leningen toegezegd van 295 miljoen NOK (91 miljoen NLG) voor totale investeringen van 442 miljoen NOK (136 miljoen NLG). De investeringssubsidies bedroegen 18 miljoen NOK en de rentesteun 62 miljoen NOK (19 miljoen NLG) (SF 1989).

De bank krijgt van het Fiskeridepartementet specifieke richtlijnen welke projecten wel en niet gesteund moeten worden en tot welk totaal investeringsbedrag. Minstens 50 procent van de steun moet aan de drie noordelijke provincies ten goede komen en schepen tussen 15 en 35 m krijgen prioriteit.

Het programma voor de sanering van de vloot loopt al sinds 1978. Alleen schepen ouder dan twintig jaar en langer dan 10,5 m kunnen worden gesaneerd. In de eerste tien jaar hebben 682 schepen van deze regeling gebruik gemaakt en er is in totaal 719 miljoen NOK uitbetaald. In 1990 was 150 miljoen NOK beschikbaar en t/m oktober hadden zich 110 schepen aangemeld. De basis premie bedraagt: (75.000 NOK + 6.250 NOK/brt). Dit betekent rond 215.000 NLG voor een 100 brt schip. Dit is ongeveer de helft van de Nederlandse saneringspremie in 1990.

- **ad 5. Overig**

Er zijn verder kleinere steunprogramma's zoals terugbetaling van de belasting op brandstof (0,31 NOK/l, 32 miljoen NOK in 1989), steun aan en sanering van de visverwerking, subsidie voor modernisering ten behoeve van een beperking van energiekosten, automatisering van de lijnvisserij, enz., (SF 1989).

15-20 procent van het bedrag dat aan het Norges Fiskarlag wordt toegekend wordt vrij gehouden en kan worden gebruikt afhan-

kelijk van de ontwikkelingen in de loop van het jaar. Indien aan het eind van het jaar geld over is, kan dit alsnog in het kader van bepaalde programma's worden uitgekeerd. Het gaat dus niet voor de visserij verloren.

12.5.4 Controle en vervolging

De controle op aangevoerde hoeveelheden vindt steekproefsgewijs plaats door rond 100 visserijambtenaren van het ministerie, door de kustwacht en door het registratiesysteem van de verkooporganisaties. De visserijwet specificceert dat overtreders bestraft kunnen worden met boetes, inbeslagneming van de vangst en eventueel een celstraf tot zes maanden (Act). Naast de confisquering zijn er in de praktijk boetes van enkele 10.000- en NOK opgelegd. De buitenlandse vaartuigen worden doorgaans strenger gecontroleerd dan de Noorse.

Men is er veelal van overtuigd dat overschrijdingen van nationale en individuele quota tot uitzonderingen behoren. De vroege sluiting van de kabeljauwvisserij in april 1989 heeft niet tot problemen geleid. De drang naar overschrijding is misschien ook minder sterk doordat de vissers middels subsidies in hun beroep gehandhaafd blijven. Het blijft echter de vraag hoe zo'n grote vloot, langs zo'n lange kust effectief gecontroleerd kan worden, te meer doordat veel kleine schepen hun vangst aan de kade direct aan de consument kunnen verkopen.

12.5.5 Toetreding tot de EG

In het begin van de jaren '70 vormde de visserij een van de grote obstakels voor de toetreding van Noorwegen tot de EG. De visserijsector vreesde dat men een groot deel van de visbestanden voor de Noorse kust aan andere EG-landen zou verliezen.

Twintig jaar later is de situatie echter volledig veranderd. Indien het huidige gemeenschappelijke visserijbeleid wordt voortgezet verwacht men niet dat Noorwegen veel van de huidige vangstrechten zou verliezen. Te meer daar de Engelse en de Duitse verre vloten, die vroeger in de huidige Noorse wateren visten, zijn verdwenen. De Spaanse Noordatlantische vloot vormt wel een zekere bedreiging, maar haar "historische" vangstrechten na 1976 zijn beperkt.

Noorwegen zou bovendien makkelijker toegang willen krijgen tot de Europese markten met zalmprodukten en met bewerkte zeevis. In 1990 was de waarde van de zalmproduktie al groter dan die van de visserij.

Het zal nog moeten blijken in welke mate de organisatie van de Noorse visserijsector en de economische steun die de overheid verleent verenigd kunnen worden met de EG-principes. De huidige organisatie vertoont sterk mono- of oligopolistische kenmerken (een wettelijk toegestane visserijorganisatie, alle vis moet via

de verkooporganisaties worden afgezet, niet geheel marktconforme vaststelling van prijzen, enz.). Binnen de EFTA onderhandelingen is Noorwegen reeds verplicht de prijssubsidies en bepaalde monopolies af te bouwen.

Literatuur

ALGEMEEN

EG

Mededeling aan de Commissie aan de Raad en het Parlement betreffende het Gemeenschappelijk Visserijbeleid
Brussel, Doc. Sec(90) 2244 def. 1990

FAO

- Yearbook of Fishery Statistics - catches and landings, Vol. 44 en 64, Rome, FAO, 1978 en 1989
- Fishery Country Profiles (verschillende landen)

ICES

Bulletin Statistique des Pêches Maritimes
Kopenhagen, verschillende edities

Keus, B.

Juridische aspecten van het EG visserijbeleid
Den Haag, LEI, 1991

Laevastu, T.

Natural basis of fisheries in the Atlantic Ocean: Their past and present characteristics and possibilities for future expansion
In: Borgstrom, G and A.J. Reighway (eds.), Atlantic Ocean Fisheries, London, Fishing News (Books) Ltd., 1961

Morselli

De situatie en de vooruitzichten op middellange termijn in de communautaire visserijsector
Brussel, EG Economisch en Sociaal Comité, AGR 214, 1985

OECD

Review of fisheries in OECD member countries
Paris, verschillende edities

DUITSLAND

BELF (Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten)

Jahresbericht über die Deutsche Fischwirtschaft
Bonn, verschillende edities

FIMA (Fischwirtschaftliches Marketing-Institut)

Fischwirtschaft 1989, Daten und Fakten
Bremerhavn, Schriftenreihe-Band 17, 1989

Hartung F.
"DDR Fischwirtschaft"
Fisch Magazine (1990) pp.3-19

ILM (Institut für Landwirtschaftliche Marktforschung)
Die Kosten- und Ertragslage von ausgewählten Betrieben der Kleine
Hochseefischerei
Braunschweig, verschillende edities

INFA (Informationen über die Fischwirtschaft des Auslandes,
(1990)1/2

SB (Statistisches Bundesamt)
Hochsee- und Küstfischerei, Dezember und Jahr
Wiesbaden, verschillende edities

BELGIE

BZ (Min. van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij)
De Belgische zeevisserij - aanvoer en besomming
Oostende, verschillende edities

DZ (Dienst voor de Zeevisserij)
Maandverslag "Marktsituatie in de Belgische zeevisserij"
Oostende, verschillende edities

CR (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven)
Evolutie van het Belgische visserijsector in 1989
Oostende, 1990

JEV (Min. van Verkeerswezen)
Jaarverslag over de evolutie van de vissersvloot
Oostende, verschillende edities

MKJ (Dienst voor de Zeevisserij)
Belgische zeevisserij - maand-, kwartaal- en jaarstaten
Oostende, 1972, 1977

MV (Min. van Verkeerswezen)
Officiële lijst van Belgische vissersvaartuigen
Oostende, 1988

UBZ (Min. van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij)
Uitkomsten van de Belgische zeevisserij
Oostende, verschillende edities

DENEMARKEN

Andersen, P. en T.W. Jensen
Major Groundfish (draft report, niet gepubliceerd)
Kopenhagen, 1989

COWI Consult
Perspektivplan for fiskerisektoren, 6 delen
Kopenhagen, oktober 1988

DFE (Danmarks Fiskeindustri- og Eksportforening)
Araberetning 1988-89
Kopenhagen, 1989

FI (Fiskeriministeriet)
a. Fiskeiriets intjening, 1989, nr.12
b. Niet gepubliceerde vlootgegevens per 31.12.1988
c. Fiskeriberetning, verschillende edities

KDH (Kongeriget Danmarks Hypotekbank)
Jaarverslag 1988
Kopenhagen, 1989

Wilde, J.W. de
Enkele aspecten van de Deense visserij
Den Haag, LEI, no. 5.25, april 1974

IERLAND

BIM (The Irish Sea Fisheries Board)
- Development Strategy for the Seafish Industry 1988/'91, Dublin, 1987a
- Marine Credit Plan, 1987b

DM (Dept. of the Marine)
- Fisheries Annual Report, 1986a
- Sea and inland fisheries statistical abstract, 1986b
- Fisheries Annual Report, 1987a
- Sea fisheries statistics, 1987b

O'Connor, R.
The Irish sea fishing industry
Dublin, ESRI, Policy Research Series, no. 11, January 1990

VERENIGD KONINKRIJK

ASFPO (Anglo-Scottish Fishermen Organisation)
Rules of the ASFPO

Banks, R.
Fish processing in the UK: an economic analysis
Edinburgh, SFIA, 1988

DAFS (Department of Agriculture and Fisheries for Scotland)
a. Scottish Sea Fisheries Statistical Tables verschillende edities
b. Scottish fishing fleet at 31.12 1987

Harmsma H. en J. de Jager
Ontwikkelingen in de platvissector van het Verenigd Koninkrijk
Den Haag, LEI, Publikatie 5.80, 1990

MAFF (Ministry of Agriculture, Fisheries and Food) Sea Fisheries
Statistical Tables
verschillende edities

SFIA, Sea Fish Industry Authority
a. Annual report and accounts 1973/74, 1977/78a, 73/74b
b. Annual report 1988-89

SFO (Scottish Fishermen Organisation Ltd.)
Memorandum and articles of association
Edinburgh, 1985

FRANKRIJK

Catanzano, J.
Éléments sur les interventions financières de l'état dans le secteur des pêches artisanales
Paris, IFREMER, Dec. 1988

CCPM (Comité Central des Pêches Maritimes)
Rapport sur la production de l'industrie des pêches maritimes
Paris, 1987, 1988

Davidse W.P., J.G.P. Smit en W. Smit
De visserij in Frankrijk - ontwikkelingen, structuur en positie van de franse visserij in EG-verband
Den Haag, LEI, rapport 5-70, april 1982

DP (Direction des Pêches Maritimes)
Statistiques des pêches maritimes
Paris, verschillende edities

Foucault F., V. Gerinette, C. Lemaire
Analyse des comportements financiers des entreprises et essais de typologie dans le secteur des pêches artisanales
Paris, ENSAE, Juin 1990

Hennequin, J.C.

Rapport sur la modernisation de l'organisation
interprofessionnelle des pêches maritimes et des cultures marines
Paris, CCPM, 1989

IB (Information sur la flotille de pêche Bretonne)
(niet gepubliceerde informatie)

IC (Chambre syndicale nationale des industries de la conserve)
Enquête générale sur la situation et la production en France des
conserves appertisées de produits de la mer, année 1989

Lantz F., J. Catanzano

Exposé réalisé sur le thème des subventions nationales et communautaires accordées au secteur des pêches artisanales
Paris, IFREMER

Meuriot E.

Tendances à long terme de la production de la pêche maritime en
France

in IFREMER: Valorisation des produits de la mer, Paris

SC (Société Centrale de Crédit Maritime Mutuel)

Rapport Annuel 1989

Paris, 1990

UAPF, Union des Armateurs à la Pêche de France

- Etat de la flotte 1989, Germes 6/89, no.94

- Situation Economique, GermEco, 7/85

Weber J., D. Levieil, E. Grimbart

La décision CEE 4028/86 et la gestion des pêches en France

Paper presented at EAFF Annual Meeting, Lisboa, 5-7 March 1989

SPANJE

Iresco

Comercialización de la pesca

Madrid, 1977

MAPA (Ministerio de la Agricultura, Pesca y Alimentación)

a. Anuario de Pesca Marítima, 1983 en 1986

b. Boletín mensual de estadística

c. La agricultura, la pesca y la alimentación Españolas en 1989

Salz P. en J.G.P. Smit

Verkenning van de markt voor visprodukten in Spanje

Den Haag, LEI, Med. No. 348, Augustus 1986

PORTUGAL

EG

Programme relatif a la transformation et a la commercialisation des produits de la pêche au Portugal pour la periode 1987/1991 (reg. 355/77)

Brussel, Doc. XIV/135/87, 1987

DGP (Direccao Geral das Pescas)

Pesca artesanal - Programa de Apoio e Desenvolvimento, 1989

Lisboa, 1989

GEPP (Gabinete de Estudos e Planeamento das Pescas)

- Recursos da Pesca, serie estatistica 1988, vol. 2A-B, Lisboa, 1988 en 1990
- O sector das pescas em Portugal, analise conjuntural, 1989

INE (Instituto Nacional da Estadistica)

Estadisticas da pesca

Lisboa, verschillende edities

Leal, M.C.

Transformacao de produtos da pesca

Lisboa, Banco de Fomento Exterior, estudo nr. 29, 1990

MAPA (Ministerio da Agricultura, Pesca e Alimentacao)

- Caracterizacao sumaria do sector das pescas, 1988
- La Pêche au Portugal, La politique des peches et la conservation des ressources, juni 1989
- Ajudas nacionais e comunitarias do dominio da frota de pesca, 1988

SEP (Secretaria de Estado das Pescas)

Investimento produtivo apoiado no sector das pescas, balanço de 4 anos de adesao

Lisboa, marco 1990

NETHERLAND

LEI (Landbouw-Economisch Instituut)

Visserij in cijfers

Periodieke rapportage, verschillende edities

ML (Min. van Landbouw en Visserij)

Visserij

verschillende edities

NOORWEGEN

Act No. 40 of 3. June 1983 relating to Sea-Water fisheries

FD (Fiskeridirektoratet)

- a. Kvoteregulering in Norges fiskerisoner in 1989, 1990
- b. Forskrift om tilskud til kondemnering av eldre, uhensiktsmessige fiskefartoyer
- c. Lønnsomhetsundersøkelser for fiskefartoyer, 13m l.l. og over, forskjellige edities
- d. Verschillende quoteringsmaatregelen t.a.v. kabeljauw, haring en makreel in 1990

**Fiskebatredernes Forbund
Arsberetning 1989**

**FS (Central Bureau of Statistics of Norway)
Fishery Statistics
Bergen, verschillende edities**

GF, Garantikassen for Fiskere
- Statistikk for 1988
- Arsberetning 1989

**Hannesson R.
Inefficiency through government regulations: the case of Norway's fishery policy
Marine Resource Economics, (1985)2, pp.115-141**

**INFA (Informationen uber die Fischwirtschaft des Auslandes)
(1990)3**

**Jentoft S. en K.H. Milalsen
Government subsidies in Norwegian fisheries - regional development or political favouritism
Marine Policy, (1987) pp.217-228**

NF (Norges Fiskarlag)
- Beretning for 1988 og 1989
- Avtale mellom Norges Fiskarlag og Staten om fordeling av Stottetiltak i 1990, 1990a
- Facts about Norwegian fishing industry, 1990b

**Norges Sildesalgslag
Arsmelding 1989**

SF (Statens Fiskarbank)
a. Arsmelding og regenskap, 1989
b. Guidelines for activities of National Fisheries Bank of Norway during 1988
c. The State Fishery Bank of Norway (beschrijving van taken en aktiviteiten), 1985
d. Act on the National Fishery Bank of Norway of 28 April 1972, 1983

Bijlagen

Bijlage 1. Lijst van geïnterviewde personen

1. Duitsland

Gero Mochlinghof

- Ministerialdirigent, Min. für Ernährung und Landwirtschaft

2. België

Luc Maertens

- Afdelingshoofd, Dienst voor Zeevisserij

Paul Hovart

- Directeur, Onderzoekstation voor Zeevisserij

3. Denemarken

Hans Frost

- Econoom, Danish Institute of Fisheries Economics Research

Carsten Krog

- Fiskericonsulent, Danmarks Havfiskeriforening

Bent Bro

- Fiskericonsulent, Thyboron Havns Fiskeriforening

P. Kristensen

- Danske Fiskeres FO

Peder Andersen

- Afdelingshoofd, Fiskeriministeriet

Leif Skytte

- Plv. Secretaris Generaal, Association of Danish Fish Processing Industries and Exporters

Torben T. Larsen

- Econoom, COWI Consult

Stig P. Christensen

- Afdelingshoofd, COWI Consult

Jens H. Møller

- Econoom, Dansk Fiskeriforening

Marianne Ziirsen

- Kontorchef, Kongeriget Danmarks Fiskeribank

Preben Nielsen

- Account Manager, Kongeriget Danmarks Fiskeribank

Bjørn Westh

- Visserijwoordvoerder Sociaaldemokratische partij

4. Ierland

Paul J. Hillis

- Bioloog, Fisheries Research Centre

J. Frank Doyle

- General Secretary, Irish Fishermen's Organisation

Brandon Cahill

- Principal, Sea Fisheries, Department of Marine

Alex Heskin

- Fleet Development Manager, Bord Iascaigh Mhara

Majella Fitzsimons

- Market Research, BIM

Mark Lochrin

- Secretary, Irish Fish Producers Organisation

George Gear
 - Secretary, Irish Federation of Marine Industries
 T.F. Geoghan
 - Secretary, Irish Fish Processors and Exporters Association
 Robert O'Connor
 - Econoom, Economic and Social Research Institute
 Brandon Whelan
 - Econoom, ESRI

5. Verenigd Koninkrijk

Neil McKellar
 - Chief economist, Sea Fish Industry Authority
 Phillip Rodgers
 - Senior economist, SFIA
 Keith Cormack
 - Statistician, SFIA
 James Anderson
 - Chief marine surveyor, SFIA
 Evelyn Oakeshott
 - Senior economist, DAFS
 Iain MacSween
 - Chief Executive, Scottish Fishermen Organisation
 George Walker
 - Manager, Fishermen's Mutual Ass., Eyemouth
 Bob Milne
 - Executive Director, Aberdeen Fish Curers and Merchants Ass.
 Bob Allan
 - Chief Executive, Scottish Fishermen's Federation
 James Young
 - Advances Manager, The Royal Bank of Scotland
 John Paterson
 - Chief Executive, Peterhead Harbour Trust

6. Frankrijk

Jean-Claude Hennequin
 - Président, Comité Central des Pêches Maritimes
 Jean-Luc de Feuarden
 - Secrétaire Général, Confédération de la Coopération, de la Mutualité et du Crédit Maritimes
 André Darcel
 - Directeur Général Adj., Société Centrale de Crédit Maritime Mutuel
 Antoine de l'Espinay
 - Secrétaire Général, Confédération des Industries de Traitement des Produits des Pêches Maritimes
 Alain Parres
 - Délégué Général, Union des Armateurs à la Pêche de France
 Jacques Weber
 - Econoom, IFREMER
 Joseph Catanzano
 - Chef du Service d'Economie Maritime, IFREMER
 Loik Jagot
 - Secrétaire Général, Fédération des Organisations de Producteurs de la Pêche Artisanale
 Christophe Vernier
 - Délégué Permanent, Centre de Gestion de la Pêche Artisanale

Pascal Melennec

- Directeur, Association pour l'Investissement et le Développement de la Pêche Artisanale du Finistère

Marie-Christine Mestre

- Secrétaire Général, Crédit Maritime, Quimper

M. Rosenberg

- Direction des Pêches Maritimes, Min. de la Mer

Pascal Piriou

- Chantier Piriou, Concarneau

André Le Prince

- Directeur, Cooperative d'Armement à la Pêche Artisanale de Loctudy

7. Noorwegen

Finn Bergesen

- Managing Director, Norges Sildesalgslag

Gon Klepsvik

- Statens Fiskarbank

Leif H. Hanssen

- Director, Garantikassen for Fiskere

Aasbjørn Solbakk

- Managing Director, UNIDOS al.

Sverre B. Solbakk

- Export Secretary, UNIDOS al.

Bjarte Flem

- Sales Manager, Leroy Seafood a/s

Audun Marak

- Secretary General, Fiskebatredernes Forbund

Paul-Gustav Remoy

- Section Director, Fiskebatredernes Forbund

Jan Ivar Marak

- Section Director, Fiskebatredernes Forbund

Rognvaldur Hannesson

- Econoom, Fiskerioekonomisk Institut, Norges Handelshøyskole

Vigdís Harsvik

- Norges Fiskarlag, EG-aangelegenheden

Otto Gregussen

- Norges Fiskarlag, economische aangelegenheden

Thor Melhus

- Fiskeridirektoratet, economisch onderzoek

Eilif Sund

- Fiskeridirektoratet, juridische afdeling

Ove Midttun

- Fiskeridirektoratet, afdeling licenties

8. Spanje

Paulino San Emeterio Colina

- Secretario General, Federación Española de Armadores de Buques de Pesca

Antonio García Espinoza

- Secretario General, Confederación Española de Asociaciones Pesqueras

J.M. Gonzales Gil de Barnabe

- Secretario General, Federación Nacional de Cofradías de Pescadores

Pedro Valdez Fernandes

- Asesor, Banco de Crédito Agrícola

J.M. Allo Carillo de Alborno

- Director Gerente, Federación Nacional de Comercio e Industria de Elaboración de Productos del Mar

Fernando del Castillo

- Subdirector Construcción Naval, Banco de Crédito Industrial
Antonio Crespo García

- Subdirección General de Ordenación de Flota Pesquera, MAPA

Lavio Santaella Alvarez

- Subdirector General, Ordenación marítimo-pesquera y cofradías, MAPA

Jose Louis Gonzales Serrano

- Jefe de la Sección de Ordenación y Regulación del Marisqueo y Cultivos
Marinos, MAPA

Pedro Arruza

- Subdirector General, Ordenación Económico-Pesquera, MAPA

Margarita Maiza Urbieto

- Directora General, Asociación Nacional de Armadores de Sociedades
Conjuntas e Internacionales

9. Nederland

Dick Langstraat

- Voorzitter, Produktschap voor Vis en Visprodukten

Willem Tacken

- Directeur Visserijen, Min. van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

Hr. Klaris

- Scheepshypotheekbank

10. Portugal

Eurico Pimenta de Brito

- Director, Direcção Geral das Pescas

Maria Helena de Figueiredo

- Hoofd Afdeling Extern, DGP

Maria Barbara Duque

- Hoofd Afdeling Vloot, DGP

Maria Amelia Miguez

- Afdeling Intern, DGP

Marcelo de Sousa Vasconcelos

- Directeur, Gabinete de Estudos e Planeamento das Pescas

Antonio Duarte de Almeida Pinho

- GEPP

Joao A. de Melo Miranda Mendes

- Assessor da DGP, MAPA

Manuel M. Cardoso Leal

- Econom, Instituto Financeiro de Apoio ao Desenvolvimento da Agricultura e
Pescas

Carlos Augusto Mendes Alves

- Banco de Fomento Exterior

Helio Paulino Pereira

- Inspector-Geral das Pescas

Ricardo Jorge O. Silva

- Administrador, Empresa de Pesca de Aveiro

Pedro Elias Salgueiro Franca

- Director, Sociedade Pesca Miradouro

Belder Claro

- Director, Associação dos Armadores da Pesca Longínqua (ADAPLA)

Armando Leitao

- Director (gepensioneerd), Sociedad Nacional dos Armadores de Bacalhau

Bijlage 2. EUROPESE GEMEENSCHAP

Tabel 1 TAC's, 1987-1991, (1000 ton)

Vissoort	1987	1988	1989	1990	1991
EG-watereen					
Kabeljauw	332	345	287	253	225
Schelvis	177	214	112	80	67
Zw. koolvis	135	138	132	111	106
W. koolvis	15	19	19	19	19
Wijting	177	164	160	128	130
Schol	186	215	227	214	207
Tong	31	30	30	41	43
Heek	88	91	80	74	85
Zeeduivel	59	64	64	63	64
Schartong	34	36	36	36	37
Noorse kreeft	54	53	55	55	43
Makreel	426	426	376	380	400
Sprot	122	122	132	123	85
Ansjovis	37	38	38	39	39
Haring	556	503	536	446	452
Horsmakreel	220	290	261	338	341
Blauwe wijting	359	389	425	412	261
Kever	171	171	171	171	171
Sub-totaal	3177	3307	3142	2983	2773
Niet EG-watereen *)					
Kabeljauw	29	142	142	91	95
Schelvis	7	8	3	1	1
Koolvis	8	8	10	10	10
Roodbaars	83	108	106	83	80
Gr. heilbot	7	5	5	6	6
Blauwe wijting	57	46	57	72	75
Makreel	20	20	17	20	19
Kever	50	50	50	83	83
Zandaal	170	170	151	184	158
Overige	18	63	57	28	45
Sub-totaal	449	621	599	578	570
Totaal	3626	3928	3741	3562	3344

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-watereen betreft quota in NAFO, Faeroer, Zweden, Noorwegen en Groenland.

Tabel 2 Buitenlandse handel van EG-12 in 1990 - naar vissoort, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer		Uitvoer	
	totaal	niet EG	totaal	niet EG
Kabeljauw	3686	2344	1517	219
Zalm	2441	1839	751	123
Garnalen	4208	3000	1692	392
Inktvis	1099	843	246	36
Tonijn	1865	1460	788	364
Sardien	539	201	439	132
Kreeft en krab	1379	662	632	51
Haring	485	156	517	200
Tong	558	67	539	43
Makreel	327	53	458	205
Schelpdieren	870	273	644	32
Heek	869	577	248	14
Koolvis	526	353	165	7
Schol	487	41	494	121
Overige	6666	2918	4250	844
Totaal	26005	14787	13380	2783

Bron: Eurostat.

Tabel 3 Buitenlandse handel van de individuele EG-lidstaten in 1990, (miljoen NLG)

Land	Invoer		Uitvoer	
	totaal	niet EG	totaal	niet EG
Denemarken	2024	1832	3717	810
Verenigd Koninkrijk	3105	2223	1626	231
Ierland	159	15	459	104
Nederland	1331	595	2344	499
Duitsland	3125	1492	843	174
Frankrijk	5097	2861	1724	294
België/Luxemburg	1312	427	407	19
Spanje	4087	2516	1205	421
Portugal	1098	666	497	119
Italië	4349	1956	408	94
Griekenland	318	204	151	18
Totaal	26005	14787	13381	2783

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden buiten EG, 1990, (miljoen NLG)

Land van herkomst	Mln. NLG	Land van bestemming	Mln. NLG
Norwegen	2299	Japan	448
IJsland	1660	Zwitserland	347
Canada	752	USA	342
Thailand	761	Zweden	244
Groenland	658	Oostenrijk	140
USA	745	Canarische Eilanden	130
Faëroer	633	Ivoorkust	103
Marokko	552	Polen	87
Senegal	356	Norwegen	73
Argentinië	414	Nigeria	72
Polen	399	Thailand	69
Chili	385	USSR	48
Overige	5173	Overige	680
Totaal	14787	Totaal	2783

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1990, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer		Uitvoer	
	totaal	niet EG	totaal	niet EG
Heel				
- vers	5630	2458	3222	348
- diepvries	3119	2176	1707	707
Bewerkt				
- diepvries filet	3025	1875	1441	349
- conserven	3247	1834	1857	506
- overige	2994	1550	1570	282
Schaal- en schelpdieren				
- vers	5959	3799	2518	437
- conserven	2031	1094	1065	154
Totaal	26005	14786	13380	2783

Bron: Eurostat.

Bijlage 3. DUITSLAND

Tabel 1 Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-wateren			
Kabeljauw	38,5	34,1	32,8
Schelvis	2,3	1,7	1,2
Zw. koolvis	21,6	17,1	17,0
Wijting	3,0	1,9	2,2
Schol	10,9	10,6	10,3
Tong	1,0	1,7	1,8
Zeeduivel	0,7	0,3	0,7
Makreel	21,2	21,5	22,5
Sprot	3,9	4,7	10,7
Haring	75,2	66,1	109,8
Niet EG-wateren *)			
Kabeljauw	43,0	36,4	37,8
Zw. koolvis	5,9	4,2	4,2
Haring	0,6	0,6	2,4
Blaauwe wijting	27,0	28,0	30,7
Roodbaars	71,2	60,2	60,7
Leng/blauwe leng	1,1	1,1	1,1
Gr. heilbot	5,1	5,1	5,1
Zeeewolf	2,0	2,0	2,0
Overige	0,7	0,6	0,6
Totaal	334,8	297,9	353,8

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-wateren betreft de Noordatlantische gebieden.

Tabel 2 Visverwerking - omzet naar produktgroep, 1977-1989, (miljoen NLG)

Produkt	1977	1982	1987	1989
Vers				
- heel	31	18	23	49
- filet	88	82	132	169
Gerookt				
- haring en sprot	17	17	14	15
- overige	127	140	174	205
Marinaden	286	374	257	271
Vis in olie	95	92	93	90
Conserven	244	285	247	271
Anchosen	49	106	83	113
Zoute haring	32	31	20	13
Schelp- en schaaldieren	22	55	60	84
Diepvries				
- heel	2	0	16	54
- filet	36	48	75	95
- gepaneerd	135	192	411	463
- overige	136	264	231	238
Vissaladen	77	116	110	118
Overige	16	19	18	36
Totaal	1394	1838	1962	2283
- diepvries	309	504	733	850

Bron: BELF.

Tabel 3 Produktie van vismeel en visolie - hoeveelheid en waarde, 1967-1989

	1967	1977	1982	1987	1989
Hoeveelheid (1000 t)					
- Vismeeel	87,3	48,6	36,9	27,0	27,2
- Visolie	15,8	10,6	10,5	7,5	7,6
Waarde (miljoen NLG)					
- Vismeeel	51	58	36	21	25
- Visolie	6	4	9	3	4

Bron: BELF.

Tabel 4 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989 (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Menselijke consumptie							
Forel	97	110	143	Makreel	38	20	23
Zalm	106	236	279	Haring	43	46	50
Paling	65	75	89	Kabeljauw	157	106	152
Haring	260	188	189	Koolvis	8	25	25
Roodbaars	33	78	106	Garnalen	55	44	72
Kabeljauw	95	125	150	Overige	309	452	492
Koolvis	106	180	197				
Garnalen	68	101	301				
Tonijn a)	101	135	167				
Overige	742	989	1001				
Totaal	1673	2216	2622	Totaal	610	693	814
Industrieproducten							
Vismeeel	328	280	412	Vismeeel	199	165	270
Visolie	178	69	93	Visolie	5	5	9
Totaal	506	349	505	Totaal b)	204	170	279

Bron: Eurostat.

a) Totaal tonijnachtigen; b) Er worden ook nog kleine hoeveelheden andere industrieproducten uitgevoerd t.w.v. 5-10 miljoen NLG.

Tabel 5 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-89, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Denemarken	476	611	670	Frankrijk	133	154	231
Nederland	210	240	310	Nederland	82	116	152
Noorwegen	129	227	260	Italië	82	96	92
IJsland	75	164	198	Oostenrijk	49	65	57
Frankrijk	102	96	143	België/Lux.	65	58	56
Canada	79	40	53	Overige	198	203	226
Overige	599	839	988				
Totaal	1670	2216	2622	Totaal	610	693	814

Bron: Eurostat.

Tabel 6 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
-Heel						
- vers	482	628	713	32	45	59
- diepvries	248	238	199	83	49	58
Bewerkt						
- diepvries filet	201	381	457	205	164	206
- conserven	301	356	413	179	313	344
- overige	189	231	370	38	39	57
Schaal- en schelpdieren						
- vers	130	199	266	42	40	49
- conserven	122	183	203	33	42	42
Totaal	1673	2216	2621	612	692	815

Bron: Eurostat.

Tabel 7 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1967-1989, (DEM/kg, verse vis)

Vissoort	1967	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	0,72	0,75	1,07	1,36	1,81	2,65
Koolvis	0,69	0,65	1,07	1,12	1,19	1,64
Haring	0,46	0,57	0,79	0,61	0,57	0,58
Roodbaars	0,88	1,16	1,56	1,80	2,17	2,26
Garnalen	1,55	2,12	3,21	2,80	3,59	5,73
Tong	3,42	5,42	8,27	8,22	13,6	12,95
Schol	0,95	1,05	1,49	1,78	2,21	2,39

Bron: BELF.

Tabel 8 Prijsindex en wisselkoers, 1972-1989

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	56	73	93	100	101	104
Wisselkoers	0,99	0,95	0,91	0,89	0,89	0,89

Tabel 9 Samenstelling van de kottervloot naar pk-groep, regio en type visserij, 31.12.1986

Pk-groep	Gemiddeld vermogen (pk)	Oostzee	Noordzee			Totaal
		vis	vis	garnalen	gemengd	
tot 75	49	71	5	3	1	80
76-100	92	31	2	5	2	42
101-125	117	17	6	3	2	28
126-150	145	31	1	29	7	69
151-200	183	34	2	57	15	108
201-250	236	26	6	69	47	151
251-300	291	24	32	10	19	94
301-350	338	1	5	-	-	6
351-400	394	4	10	-	-	16
401-450	430	0	1	-	-	1
451-500	500	0	2	-	-	2
501-600	573	4	28	1	-	34
600 e.m.	796	1	3	-	-	4
Totaal		244	103	177	93	635

Bron: BELF.

Tabel 10 Leeftijdsopbouw van de kottervloot naar regio en type visserij, 1988

Leeftijd (jaren)	Oostzee	Noordzee			Totaal
	vis	vis	garnalen	gemengd	
Tot 5	29	13	20	9	71
6-10	41	8	27	4	80
11-15	30	10	35	4	79
16-20	13	16	59	5	93
21-25	16	3	38	3	60
26-30	12	7	29	4	52
31-35	7	2	12	-	21
36-40	30	0	7	2	39
41-45	20	2	8	1	31
46 e.m.	33	7	6	-	25
Totaal	231	68	241	32	572

Bron: BELF.

Bijlage 4. BELGIË

Tabel 1 Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
Kabeljauw	5,8	5,1	4,6
Schelvis	0,6	0,4	0,3
Zw. koolvis	0,1	0,1	0,1
W. koolvis	0,4	0,4	0,4
Wijting	2,8	2,0	2,2
Schol	14,2	13,5	13,2
Tong	3,7	5,3	4,9
Heek	0,4	0,4	0,4
Zeeduivel	3,4	3,4	3,4
Schartong	0,4	0,4	0,4
Makreel	0,4	0,3	0,5
Sprot	1,1	1,6	1,6
Haring	9,4	8,8	8,5
Totaal	42,8	41,1	40,5

Bron: EG Publikatieblad.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Zalm	88	116	132	Zalm	6	19	29
Tong	19	29	42	Tong	31	68	55
Kabeljauw	86	94	100	Schol	5	22	20
Garnalen	50	114	286	Kabeljauw	14	20	13
Kreeft	59	69	92	Garnalen	12	41	25
Tonijn a)	34	44	54	Schaald. b)	57	74	72
Schaald. b)	130	123	159	Overige	45	89	71
Overige	314	432	345				
Totaal	780	1021	1210	Totaal	170	333	385

Bron: Eurostat.

a) Totaal tonijnachtigen; b) Bereidingen van schaaldieren.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Nederland	219	312	398	Frankrijk	67	112	127
Denemarken	103	105	122	Nederland	53	115	118
Frankrijk	71	125	127	Ver. Kon.	14	32	30
Duitsland	66	55	55	Duitsland	22	31	41
Ver. Kon.	30	78	86	USA	6	10	6
Noorwegen	23	53	59	Overige	8	33	63
Overige	268	293	363				
Totaal	780	1021	1210	Totaal	170	333	385

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	162	240	294	60	113	108
- diepvries	69	65	42	18	28	20
Bewerkt						
- diepvries filet	48	70	69	16	21	11
- conserven	59	68	83	3	17	30
- overige	141	173	203	15	33	49
Schaal- en schelpdieren						
- vers	154	263	337	20	52	84
- conserven	147	143	182	38	69	83
Totaal	780	1021	1210	170	333	385

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Prijsindex en wisselkoers

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	36	58	78	100	101	104
Wisselkoers	13,7	14,60	17,1	18,4	18,60	18,62

Tabel 6 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1990, (BEF/kg, verse vis)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989	1990
Kabeljauw	16	28	49	56	78	87
Tong	96	154	225	347	325	253
Schol	16	24	35	52	45	53
Schelvis	13	25	36	49	47	61
Wijting	12	21	29	39	48	46

Bronnen: MKJ 1972, 1977, BZ 1982, DZ 1987-1990.

Tabel 7 Leeftijdsopbouw van de vloot naar grootte-groep, 1.1.1990 a)

Leeftijd (jaren)	Bt-groep/pk-groep				Totaal
	5-35 75-270	35-70 135-300	70-180 225-900	180-400 510-1450 b)	
Tot 5	4	15	9	19	47
6-10	-	2	5	18	25
11-15	-	-	-	4	4
16-20	3	-	15	4	22
21-25	3	11	32	1	47
26-30	7	21	13	2	43
31-35	-	9	-	1	10
36 e.m.	3	2	1	1	7
Totaal	20	60	75	50	205

Bron: JEV 1988.

a) Tussen 1977 en 1979 zijn er geen nieuwe schepen gebouwd;

b) Inclusief een schip met meer dan 400 brt.

**Tabel 8 Kosten en opbrengsten in België en Nederland van vier groepen kotters,
(1000 NLG)**

	Tot 35 bt		35-70 bt	
	België	Nederland	België	Nederland
Motorvermogen	180	171	244	235
Zeedagen	154	132	168	139
Bemannig	2,6	2,1	4,0	2,4
Besomming	216	331	441	327
Brandstof	18	24	39	28
Onderhoud	19	24	38	26
Vistuig	7	8	20	12
Lossen	12	7	29	7
Bemannig	55	119	119	122
Overige kosten	44	67	89	79
Afschrijving	42	58	79	59
Totale kosten	198	307	413	333
Bruto kasstroom	61	82	107	53
Netto overschot	19	24	28	-6
Deel/opvarende	21	57	30	51
	70-180 bt		180-400 bt	
	België	Nederland	België	Nederland
Motorvermogen	481	542	1115	1117
Zeedagen	231	140	257	165
Bemannig	4,8	4,6	5,7	6,7
Besomming	1070	777	2276	1590
Brandstof	124	78	296	232
Onderhoud	93	79	133	114
Vistuig	58	47	160	92
Lossen	84	26	171	53
Bemannig	314	267	540	475
Overige kosten	212	185	405	283
Afschrijving	173	124	375	309
Totale kosten	1057	806	2079	1557
Bruto kasstroom	186	95	572	341
Netto overschot	13	-29	197	33
Deel/opvarende	65	58	95	71

Bron: UBZ, LEI.

Bijlage 5. DENEMARKEN

Tabel 1 Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-watere			
Kabeljauw	102,3	94,2	76,0
Schelvis	10,8	9,9	5,2
Zw. koolvis	7,7	5,9	6,1
Wijting	26,1	22,4	23,6
Schol	54,5	48,4	46,0
Tong	1,2	1,4	1,7
Heek	2,5	2,6	3,4
Makreel	9,9	9,0	13,7
Sprot	72,1	60,0	19,8
Haring	161,8	86,3	77,0
Niet EG-watere *			
Kabeljauw	1,8	5,5	4,8
Makreel	17,5	2,0	18,6
Haring	0,9	0,9	0,8
Blaue wijting	14,0	14,0	14,0
Garnalen	1,8	1,8	2,0
Zandaal	142,5	166,3	142,5
Lodde	47,5	47,5	47,5
Overige	2,5	2,5	3,3

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-watere betrefe de Noordatlantische gebieden.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer *)		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Kabeljauw	63	255	381	Forel	133	167	217
Zalm	83	165	200	Zalm	122	255	277
Haring	105	57	58	Paling	39	33	45
Schol	30	42	26	Haring	197	139	131
Koolvis	49	78	84	Schol	69	139	76
Schelvis	8	49	21	Kabeljauw	488	732	800
Heilbot	14	30	26	Koolvis	63	114	100
Pandalus	246	678	775	Schelvis	32	66	42
Overige	184	337	271	Makreel	67	66	78
				Pandalus	278	720	816
				Overige	549	900	803
Totaal	782	1691	1842	Totaal	2037	3331	3385

Bron: Eurostat.

*) Exclusief vismeel.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG) *)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Groenland	234	596	609	Duitsland	502	635	676
Faßroer	151	250	269	Italië	182	482	468
Noorwegen	89	284	342	Frankrijk	258	442	437
Zweden	112	90	105	Ver. Kon.	290	372	465
Nederland	36	81	55	Japan	23	216	280
Duitsland	39	56	50	USA	88	261	131
IJsland	12	68	108	Zweden	175	214	166
Canada	20	55	78	Nederland	97	139	147
Ver. Kon.	29	39	37	Zwitserland	93	135	116
USSR	2	43	44	Spanje	87	99	128
Polen	3	38	47	België/Lux.	111	115	110
Overige	55	91	98	Overige	131	221	261
Totaal	782	1691	1842	Totaal	2037	3331	3385

Bron: Eurostat.

*) Exclusief vismeel.

Tabel 4 Uitvoer van vismeel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	1982	1987	1989
Zwitserland	59	32	35
Finland	28	23	57
Griekenland	22	23	28
Italië	20	21	25
Ver. Kon.	43	16	21
Zweden	22	7	11
België	13	12	7
Taiwan	2	11	7
Egypte	13	6	3
Nederland	15	3	15
Noorwegen	0	0	49
Overige	62	39	47
Totaal	299	193	305

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	274	462	459	514	611	601
- diepvries	116	188	167	167	204	202
Bewerkt						
- diepvries filet	36	134	192	395	791	615
- conserven	28	58	58	277	347	390
- overige	67	193	146	321	492	593
Schaal- en schelpdieren						
- vers	142	450	500	219	577	620
- conserven	121	271	320	144	309	365
Totaal	784	1756	1842	2037	3331	3386

Bron: Eurostat.

Tabel 6 Prijsindex en wisselkoers

	1967	1972	1977	1982	1987	1989
Prijsindex	21	28	47	78	100	110
Wisselkoers	1,94	2,16	2,45	3,12	3,38	3,45

Tabel 7 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (verse vis, DKK/kg)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1989
Kabeljauw	1,76	3,62	5,40	8,20	9,15
Schol	2,74	3,87	6,52	10,14	9,37
Haring	1,09	2,76	2,61	2,16	2,07
Vismeesvis	0,26	0,54	0,60	0,46	0,68

Bron: Fiskeriministeriet.

Bijlage 6. IERLAND

Tabel 1 Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-watereen			
Kabeljauw	11,7	11,7	10,2
Schelvis	4,1	3,2	2,5
Zw. koolvis	4,7	4,6	4,5
W. koolvis	1,2	1,2	1,2
Wijting	17,5	16,8	15,1
Schol	3,9	4,0	3,5
Tong	0,7	1,0	0,7
Heek	1,9	2,0	2,1
Zeeduivel	3,4	3,4	3,4
Schartong	3,3	3,3	3,3
Noorse kreeft	9,8	9,8	7,2
Makreel	69,3	70,6	73,3
Haring	44,8	52,1	47,8
Niet EG-watereen *)			
Roodbaars	0,5	0,8	0,8
Kabeljauw	39,4	14,5	14,7
Totaal	215,9	199,0	190,3

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-watereen betreft de Noordatlantische gebieden.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Zalm	12	23	19	Makreel	112	82	64
Makreel	16	9	7	Haring	29	35	25
Kabeljauw	3	2	5	Kreeft *)	20	29	46
Garnalen	7	11	15	Zalm	12	34	59
Haring	3	2	3	Garnalen	17	35	39
Overige	56	61	71	Kabeljauw	13	6	9
				Kuit/hom	1	30	24
				Overige	57	122	172
Totaal	97	108	120	Totaal	261	373	438

Bron: Eurostat.

*) Kreeft en krab.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Ver. Kon.	87	88	99	Frankrijk	56	93	127
Canada	3	4	5	Ver. Kon.	55	64	71
USA	1	2	2	Japan	1	55	51
Nederland	1	2	2	Duitsland	25	34	40
Denemarken	1	2	3	Spanje	11	27	57
Overige	4	10	9	Nederland	20	20	18
				Nigeria	66	24	10
				Overige	27	56	64
Totaal	97	108	120	Totaal	261	373	438

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	11	20	13	57	93	143
- diepvries	14	6	8	102	127	92
Bewerkt						
- diepvries filet	5	3	5	10	25	32
- conserven	50	59	64	6	5	11
- overige	8	7	10	31	33	35
Schaal- en schelpdieren						
- vers	7	12	17	52	89	124
- conserven	1	2	3	4	1	1
Totaal	96	109	120	262	373	438

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Prijsindex en wisselkoers

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	17	36	74	100	102	106
Wisselkoers	0,12	0,23	0,26	0,33	0,33	0,33

Tabel 6 Nieuwbouw naar grootte-groep, 1980-1986, (aantal)

Langte (m)	Brt-groep	1980	1981/82	1983/84	1985/86	Totaal
6-9	5-8,5	10	10	10	2	32
9-12	8,5-15	23	22	20	11	76
12-24	15-99	10	23	15	3	51
24-33	100+	8	4	1	0	13
33+		4	1	0	1	6
Totaal		55	60	46	17	178

Bron: O'Connor.

Tabel 7 Schatting van de besomming per schip, 1987, (1000 NLG)

Type	Langte (m)	Besomming/schip
Inshore	tot 12	25
	12-18	130
Near water	18-21	250
	21-27	350
Off-shore	27-40	1800
Distant water	49-55	3500

Tabel 8 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1973-1987, (verse vis, IEP/t)

Vissoort	1973	1977	1982	1987
Kabeljauw	139	375	482	871
Tong	931	1732	2759	4999
Schol	217	457	690	874
Haring	72	261	176	144
Makreel	46	77	113	125
Wijting	68	205	182	428
Schartong	95	230	269	873
Schelvis	96	327	296	741

Bron: O'Connor.

Bijlage 7. VERENIGD KONINKRIJK

Tabel 1 Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-wateren			
Kabeljauw	75,4	63,7	58,4
Schelvis	83,2	56,2	50,0
Zw. koolvis	22,4	18,7	18,4
W. koolvis	2,8	2,8	2,8
Wijting	65,1	46,0	46,0
Schol	60,3	57,9	56,4
Tong	2,7	3,1	3,2
Heek	6,4	6,5	7,2
Zeeduivel	2,7	8,6	8,6
Schartong	3,8	3,8	3,8
Noorse kreeft	24,2	24,2	19,4
Makreel	191,6	195,0	203,2
Sprot	7,3	7,8	7,8
Haring	111,4	111,7	98,7
Niet EG-wateren *)			
Kabeljauw	8,9	8,9	11,4
Schelvis	2,0	0,3	0,3
Zw. koolvis	1,1	0,9	0,9
Blauwe wijting	11,0	11,0	11,0
Roodbaars	1,1	1,0	1,0
Gr. heilbot	0,4	0,4	0,4
Kever	2,5	2,5	2,5
Zandsaal	7,5	8,8	7,5
Leng	0,2	0,2	0,2
Overige	3,1	3,5	3,5
Totaal	696,9	643,5	622,6

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-wateren betreft de Noordatlantische gebieden.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Zalm	277	368	409	Zalm	48	150	216
Tonijn	117	187	350	Haring	42	49	50
Schol	60	62	67	Makreel	103	84	118
Kabeljauw	492	642	672	Kabeljauw	14	71	44
Schelvis	70	110	173	Kreeft *)	90	182	208
Garnalen	380	569	702	Garnalen	109	219	238
Overige	474	533	686	Overige	342	587	674
Totaal	1870	2471	3059	Totaal	748	1342	1548
Vismeel	91	87	283				
Visolie	92	45	89				

Bron: Eurostat.

*) Kreeft en krab.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
IJsland	162	427	459	Frankrijk	226	485	587
Denemarken	303	388	467	Spanje	70	170	244
Noorwegen	285	291	321	Nederland	56	112	104
Canada	199	220	218	Ierland	79	77	90
Thailand	40	171	282	USA	53	91	64
USA	128	147	190	België	29	69	70
Nederland	110	98	113	Italië	30	58	78
Overige	643	729	1009	Overige	205	279	311
Totaal	1870	2471	3059	Totaal	748	1341	1548

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	242	338	437	199	441	576
- diepvries	169	197	180	85	82	84
Bewerkt						
- diepvries filet	481	594	612	31	94	61
- conserven	512	674	940	85	92	111
- overige	23	21	70	65	100	134
Schaal- en schelpdieren						
- vers	209	358	384	246	469	530
- conserven	234	290	436	37	65	52
Totaal	1870	2472	3059	748	343	1548

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Prijsindex en wisselkoers

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	21	45	79	100	105	113
Wisselkoers	0,12	0,23	0,21	0,30	0,28	0,29

Tabel 6 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (GBP/ton)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Kabeljauw	154	522	631	922	964	1020
Schelvis	133	390	390	763	704	861
N. kreeft	362	821	1153	1775	1629	1559
Schol	187	419	570	876	817	779
Wijting	106	278	284	486	463	551
Zeeeduivel	138	649	1084	1894	1752	1849
Makreel	49	79	104	113	118	118
Tong	770	2124	2623	5412	4702	4995
Krab	118	311	496	844	917	973

Bron: MAFF 1976 - 1988.

Bijlage 8. FRANKRIJK

Tabel 1 Vangstrechten, 1989 - 1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-wateren			
Kabeljauw	31,4	29,3	27,1
Schelvis	10,9	8,7	7,4
Zw. koolvis	75,4	64,1	59,7
W. koolvis	12,9	12,9	12,9
Wijting	34,4	30,2	31,3
Schol	10,4	9,2	9,5
Tong	6,9	7,5	7,9
Heek	32,4	29,4	35,9
Zeeduivel	31,8	31,5	31,8
Schartong	9,5	9,5	9,6
Noorse kreeft	13,6	13,6	10,9
Makreel	15,2	15,4	16,5
Sprot	1,8	2,3	2,3
Ansjovis	3,2	3,0	3,0
Haring	39,8	35,5	32,5
Horsmakreel	0,5	0,4	0,5
Niet EG-wateren *)			
Kabeljauw	4,9	2,0	2,3
Schelvis	0,4	0,1	0,1
Zw. koolvis	2,4	2,1	2,1
Blauwe wijting	5,0	4,0	4,0
Roodbaars	1,2	1,1	1,1
Leng/Blauwe leng	2,3	2,3	2,3
Overige	1,4	1,4	1,4
Totaal	347,9	315,5	312,1

Bron: EG Publikatieblad.

*) Niet EG-wateren betreft de Noordatlantische gebieden.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Zalm	336	592	685	Zalm	24	49	63
Sardien	97	112	123	Paling	42	52	64
Tonijn	277	336	383	Tonijn	109	210	257
Kabeljauw	227	315	375	Kabeljauw	16	40	21
Kreeft *)	335	437	539	Kreeft *)	51	77	84
Garnalen	423	609	620	Garnalen	72	135	130
Schelpdieren	.	263	305	Schelpdieren	.	78	97
Overige	1044	1444	1608	Inktvis	.	60	113
				Overige	474	638	832
Totaal	2739	4108	4638	Totaal	788	1339	1661
Vismeel	67	60	78	Vismeel	10	6	8
Visolie	11	10	12	Visolie	7	8	12

Bron: Eurostat.

*) Kreeft en krab.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Ver. Kon.	226	480	585	Italië	173	405	485
Denemarken	226	435	439	Spanje	149	228	441
Nederland	212	235	310	Duitsland	101	134	141
Noorwegen	153	357	468	België/Lux.	73	125	137
Senegal	192	267	271	USA	42	70	41
Canada	169	155	121	Ver. Kon.	39	54	48
USA	163	187	145	Zwitserland	35	64	68
Duitsland	128	147	231	Nederland	18	40	32
Ivoorkust	114	159	195	Overige	158	219	268
Thailand	100	120	80				
Overige	1056	1566	1793				
Totaal	2739	4108	4638	Totaal	788	1339	1661

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	444	724	909	321	511	718
- diepvries	440	546	458	135	203	251
Bewerkt						
- diepvries filet	235	468	560	26	43	36
- conserven	407	610	777	38	87	105
- overige	143	224	274	44	105	89
Schaal- en schelpdieren						
- vers	777	1147	1300	176	323	395
- conserven	293	387	360	46	66	67
Totaal	2739	4106	4638	786	1338	1661

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Prijsindex en wisselkoers

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	26	43	76	100	103	106
Wisselkoers	1,57	2,00	2,46	2,97	3,01	3,01

Tabel 6 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1987, (FRF/kg)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	2,4	4,8	8,3	10,5
Schelvis	1,4	3,1	4,2	7,8
Zw. koolvis	1,3	2,7	4,4	5,7
Wijting	1,9	3,5	4,9	7,9
Tong	12,2	21,3	33,6	49,5
Heek	6,6	11,2	17,1	23,2
Zeehuivel	4,8	8,0	14,0	24,8
Noorse kreeft	8,0	14,3	25,1	35,3

Bronnen: DP 1972-1987.

Tabel 7 Vlootsamenstelling naar type visserij, 1972 en 1977 *)

Type schip	1972			1977		
	aantal schepen	gemiddeld/schip		aantal schepen	gemiddeld/schip	
		brt	pk		brt	pk
Trawlers						
- gerouten vis	12	1344	1618	1	948	1500
- zouten/vriezen	15	1600	2583	14	1704	3698
- verse vis	1708	74	322	1412	79	386
- vers/vriezen	9	249	828	10	442	2062
- tonijn	29	82	351	41	67	355
Sardien-vriesschepen	9	458	1140	33	36	199
Verse tonijn	119	68	248	71	89	337
Tonijn-vriezers	36	404	1395	57	390	1305
Verse kreeft	255	14	67	41	38	190
Kreeft-diepvries	15	310	552	14	214	387
Koeltransport	1	3393	1800	0	-	-
Multipurpose	1628	23	111	1379	23	129
Onder 10 brt	10327	3	22	9451	4	32
Totaal	14163	279344	1153656	12524	243362	1233650

Bron: DP 1977.

*) Inclusief Middellandse Zee.

Tabel 8 Vlootsamenstelling naar lengte-groep, 1983-1989 *)

	Lengte-groep (m)					Totaal
	tot 12	12-16	16-25	25-38	38 e.m.	
Aantal						
1983	9454	928	993	174	112	11661
1987	9234	904	983	135	99	11355
1989	8156	929	1043	131	102	10361
Gemiddeld brt						
1983	4	23	48	172	682	18
1987	4	23	52	174	720	18
1989	4	24	56	178	721	21
Gemiddeld pk						
1983	58	215	382	716	2205	129
1987	67	224	408	690	2311	135
1989	76	239	436	720	2326	157

Bron: Weber.

*) Inclusief Middellandse Zee.

Bijlage 9. SPANJE

Tabel 1 Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton) *)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-wateren			
Kabeljauw	6,0	2,7	3,7
Witte koolvis	1,6	1,6	1,6
Wijting	2,0	2,0	2,0
Schol	0,1	0,1	0,1
Tong	0,7	0,7	0,8
Heek	29,7	27,0	30,3
Zeeduivel	13,1	13,1	13,1
Schartong	18,5	18,5	19,7
Noorse kreeft	3,8	4,0	2,9
Makreel	30,2	30,2	30,2
Ansjovis	31,7	31,3	31,3
Horsmakreel	70,5	60,7	70,3
Blauwe wijting	70,0	70,0	70,0
Niet EG-wateren (NAFO)			
Kabeljauw	44,4	14,4	9,1
Totaal	322,2	276,3	285,0

Bron: EG.

*) Exclusief de rechten ontleend aan de bilaterale akkoorden tussen de EG en derde landen.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1986-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1986	1988	1989		1986	1988	1989
Kabeljauw	140	241	243	Tonijn	155	387	360
Tonijn	51	275	243	Sardien b)	.	111	126
Garnalen	.	580	701	Heek	13	68	81
Heek	57	409	385	Garnalen	.	40	42
Inktvis	172	333	464	Inktvis	49	67	48
Kreeft a)	45	184	207	Overige	413	374	417
Sardien b)	.	107	122				
Zalm	.	96	139				
(Schar)tong	.	145	181				
Overige	1159	764	934				
Totaal	1624	3134	3619	Totaal	630	1047	1074

Bron: Eurostat.

a) Kreeft en krab; b) Sardien inclusief ansjovis, sardinella en sprot.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1986-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1986	1988	1989		1986	1988	1989
Ver. Kon.	195	347	335	Italië	174	375	354
Frankrijk	178	328	429	Portugal	138	139	155
Chili	68	216	250	Frankrijk	69	77	93
Can. Eil.	.	183	214	USA	84	70	70
Argentinië	110	155	172	Can. Eil.	.	102	111
Marokko	78	120	164	Japan	25	55	37
Denemarken	76	113	163	Duitsland	28	33	38
Nederland	79	103	138	Zwitserland	22	26	25
IJsland	89	91	113	Overige	90	170	191
Noorwegen	61	110	133				
Italië	87	75	98				
Overige	690	1368	1508				
Totaal	1624	3134	3619	Totaal	630	1047	1074

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1986-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1986	1988	1989	1986	1988	1989
Heel						
- vers	426	647	814	205	153	167
- diepvries	142	614	558	52	327	281
Bewerkt						
- diepvries filet	35	68	60	2	8	17
- conserven	27	88	97	107	188	234
- overige	205	299	316	108	117	129
Schaal- en schelpdieren						
- vers	716	1268	1607	110	173	160
- conserven	74	150	167	46	81	86
Totaal	1624	3134	3619	630	1047	1074

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Wisselkoers en prijsindex

	1972	1977	1982	1987	1989	1990
Prijsindex	14	31	65	100	112	119
Wisselkoers	20,02	30,95	41,00	60,97	55,97	55,98

Tabel 6 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1980-1986 (ESP/kg, verse vis) *)

Vissoort	1980	1982	1984	1986
Ansjovis	83,5	92,3	160,5	271,1
Sardien	17,8	5,6	29,3	40,2
Horsmakreel	33,0	45,6	58,9	84,4
Zeeduivel	165,4	213,7	299,0	383,1
Heek - groot	450,4	535,9	587,0	657,2
Heek - klein	251,3	280,0	365,6	442,2

Bron: MAPA 1986.

*) Betreft de gemiddelde prijzen gerealiseerd op de afelagen.

Tabel 7 Gemiddelde prijs van de totale aanvoer, 1983-1989, (ESP/kg, reëel in prijzen van 1987)

	1983	1985	1987	1988	1989
Nominaal	162	207	235	240	261
Reëel	224	235	235	229	233

Bronnen: BME, MAPA 1986 en 1983.

Bijlage 10. PORTUGAL

Tabel 1 Vangstrechten 1989-1991, (1000 ton) *)

Vissoort	1989	1990	1991
EG-wateren			
Wijting	2,6	2,6	2,6
Schol	0,1	0,1	0,1
Tong	1,5	1,2	1,2
Beek	6,0	6,0	5,4
Zeeduivel	2,0	2,0	2,0
Schartong	0,4	0,4	0,4
Noorse kreeft	3,5	3,5	2,3
Makreel	6,2	6,2	6,2
Ansjovis	3,1	4,7	4,7
Horsmakreel	33,0	24,9	33,2
Blauwe wijting	10,0	10,0	10,0

Niet EG-wateren (NAFO, Svalbard, Noorse zone)

Kabeljauw	29,9	15,1	14,7
Roodbaars	0,8	0,8	0,8
Totaal	99,3	77,6	83,7

Bron: EG Publikatieblad.

*) Exclusief de akkoorden met derde landen.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1986-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1986	1988	1989		1986	1988	1989
Kabeljauw	456	657	545	Tonijn	31	26	41
Tonijn	23	27	24	Kabeljauw	17	24	67
Garnalen	-	25	41	Kreeft *)	-	15	24
Beek	34	79	77	Roodbaars	-	28	16
Inktvis	33	23	25	Sardien	-	107	133
Overige	69	85	113	Makreel	25	24	30
				Overige	268	118	157
Totaal	615	896	825	Totaal	341	342	468

Bron: Eurostat.

*) Kreeft en krab.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1986-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1986	1988	1989		1986	1988	1989
IJsland	175	243	152	Italië	59	73	104
Spanje	157	148	153	Spanje	48	64	79
Noorwegen	68	149	149	Japan	36	30	28
Canada	83	110	93	Frankrijk	28	26	52
Denemarken	18	51	71	USA	27	27	31
Faëroer	34	2	9	Ver. Kon.	19	20	48
Chili	8	21	36	Overige	124	102	126
USA	2	19	39				
Overige	70	153	123				
Totaal	615	896	825	Totaal	341	342	468

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1986-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1986	1988	1989	1986	1988	1989
Heel						
- vers	50	30	35	64	72	87
- diepvries	51	141	152	51	61	79
Bewerkt						
- diepvries filet	1	3	6	10	5	9
- conserven	1	6	5	178	153	201
- overige	458	652	540	9	13	29
Schaal- en schelpdieren						
- vers	54	63	85	29	38	63
- conserven	-	2	2	-	-	-
Totaal	615	897	825	341	342	468

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Wisselkoers en prijsindex

	1972	1977	1982	1987	1988	1990
Prijsindex	7	16	42	100	110	140
Wisselkoers	8,37	17,48	29,28	69,49	72,81	78,4

Tabel 6 Index van de gemiddelde reële prijzen op afslagen, 1977-1990, (1987=100)

Jaar	Index	Jaar	Index
1977	92	1984	98
1978	110	1985	88
1979	115	1986	92
1980	116	1987	100
1981	111	1988	104
1982	104	1989	108
1983	114	1990	104

Bron: Docapesca.

Bijlage 11. NEDERLAND

Tabel 1 Vangstrechten, 1989-1991, (1000 ton)

Vissoort	1989	1990	1991
Kabeljauw	14,1	11,7	11,3
Schelvis	0,3	0,2	0,2
Zwarte koolvis	0,2	0,2	0,2
Wijting	6,5	4,4	5,1
Schol	72,9	70,1	68,0
Tong	11,3	19,5	20,9
Heek	0,3	0,3	0,3
Zeeduivel	0,7	0,7	0,7
Makreel	31,5	31,9	32,1
Haring	93,8	85,2	77,5
Totaal	231,5	224,2	216,2

Bron: EG Publikatieblad.

Tabel 2 Buitenlandse handel - naar vissoort, 1982-1989, (miljoen NLG)

Vissoort	Invoer			Vissoort	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Garnalen	132	170	318	Tong	167	301	305
Haring	73	47	64	Schol	74	289	276
Zalm	60	91	99	Garnalen	139	199	263
Paling	55	60	67	Haring	134	167	151
Tong	23	88	90	Makreel	199	101	121
Schol	8	63	72	Schelpdieren	69	152	142
Kabeljauw	38	53	135	Kabeljauw	60	85	120
Overige	188	342	348	Overige	467	630	788
Totaal	577	914	1193	Totaal	1309	1924	2166

Bron: Eurostat.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1989, (miljoen NLG)

Land	Invoer			Land	Uitvoer		
	1982	1987	1989		1982	1987	1989
Denemarken	101	149	158	Italië	166	392	393
Duitsland	86	124	192	Belg./Lux.	219	326	407
Ver. Kon.	71	129	137	Duitsland	207	236	295
Belg./Lux.	46	119	125	Frankrijk	207	227	276
Frankrijk	18	42	35	Spanje	28	115	174
USA	48	28	39	Ver. Kon.	106	92	79
Canada	24	39	28	USA	34	101	61
Thailand	11	32	46	Nigeria	127	78	43
Overige	172	252	433	Denemarken	30	62	39
				Overige	185	295	399
Totaal	577	914	1193	Totaal	1309	1924	2166

Bron: Eurostat.

Tabel 4 Buitenlandse handel - graad van verwerking, 1982-1989, (miljoen NLG)

Produkt	Invoer			Uitvoer		
	1982	1987	1989	1982	1987	1989
Heel						
- vers	158	329	407	353	385	415
- diepvries	79	80	102	315	418	413
Bewerkt						
- diepvries filet	32	43	49	132	296	280
- conserven	94	144	180	92	164	168
- overige	34	50	101	146	197	271
Schaal- en schelpdieren						
- vers	99	159	202	166	265	352
- conserven	82	108	152	105	198	267
Totaal	578	913	1193	1309	1923	2166

Bron: Eurostat.

Tabel 5 Prijsindex

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	47	71	94	100	101	102

Tabel 6 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1989, (NLG/kg)

Vissoort	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Tong	7,28	11,29	12,28	16,97	16,42	18,12
Schol	1,07	1,60	2,29	2,98	2,77	2,57
Kabeljauw	1,07	1,81	2,67	3,09	3,63	3,99
Wijting	0,90	1,53	1,68	1,95	2,53	2,79
Makreel	0,62	1,03	1,20	1,00	1,33	1,58
Haring	0,67	0,92	0,78	0,53	0,42	0,51

Bronnen: ML, LEI (ngi.).

Bijlage 12. NOORWEGEN

Tabel 1 Belangrijkste vangstrechten 1989 - 1990, (1000 ton) *)

Vissoort	1989		1990	
	Noorse zone	overige gebieden	Noorse zone	overige gebieden
Kabeljauw	178	5	113	7
Schelvis	36	3	12	5
Zw. koolvis	114	82	87	52
Roodhaars	3	-	18	-
Gr. heilbot	17	-	11	-
Lodde	0	115	0	66
Haring	75	167	60	136
Makreel	79	33	96	43
Wijting	-	11	-	12
Schol	-	2	-	3
Totaal	502	418	397	324

Bron: Fiskeridepartementet: Kvoteregulering i Norges fiskerisoner, 1989, 1990.

*) Door de complexiteit van de wederkerige regelingen tussen Noorwegen en de buurlanden zijn deze gegevens niet geheel compleet.

Tabel 2 Buitenlandse handel - belangrijkste partnerlanden, 1982-1988, (miljoen NLG)

Land	Uitvoer *)		Land	Invoer	
	1982	1988		1982	1988
Ver. Kon.	366	300	Denemarken	40	80
Duitsland	140	283	Groenland	0	13
Frankrijk	174	401	Ver. Kon.	5	8
Italië	207	225	Nederland	2	5
USA	175	322	IJsland	0	34
Zweden	283	270	USSR	15	32
Finland	157	102	Canada	730	
Overige	958	1347	Zweden	19	27
			Overige	45	87
Totaal	2461	3250	Totaal	133	318
- EG	1035	1856	- EG	46	100
- niet EG	1426	1394	- niet EG	88	217

Bron: FS 1982 en 1987.

*) Uitvoer is inclusief gekweekte zalm en vismeel.

Tabel 3 Buitenlandse handel - belangrijkste produkten, 1988, (miljoen NLG)

Uitvoer	Waarde	Invoer	Waarde
Zalm (vers, bevroren)	948	Schaal/schelpdieren *)	87
Bevr. filet, excl. haring	500	Visolie	74
Stok- en klipvis	429	Visconservern	38
Schaal- en schelpdieren	332	Vismeeel	23
Overige	1042	Overige	96
Totaal	3250	Totaal	318

Bron: FS 87.

*) Niet bewerkt.

Tabel 4 Prijsindex en wisselkoers

	1972	1977	1982	1987	1988	1989
Prijsindex	28	44	70	100	106	112
Wisselkoers	2,05	2,17	2,41	3,32	3,29	3,26

Tabel 5 Nominale prijzen van enkele vissoorten, 1972-1987, (NKK/kg)

Vissoort	1972	1977	1982	1987
Kabeljauw	2,66	2,66	3,78	7,50
Schelvis	2,14	2,15	3,18	4,72
Zw. koolvis	1,44	1,45	2,38	3,70
Garnalen	7,21	7,19	8,42	17,48
Noordzee haring	2,35	2,36	1,70	0,92
Makreel	0,93	0,93	1,64	1,56

Bron: FS 1980, 1987.

Bijlage 13. LIJST VAN AFKORTINGEN

BIM	Irish Sea Fisheries Board
brt	brutoregisterton
bt	brutoton
CCPM	Comité Central des Pêches Maritimes
CM	Credit Maritime Mutuel
DAFS	Department of Agriculture and Fisheries of Scotland
dv	diepvries
e.m.	en meer
ft	feet (lengtemaat)
hl	hectoliter
ITQ	individual transferable quota
Kw	kilowatt
m	meter
MAFF	Ministry of Agriculture, Food and Fisheries
mln.	miljoen
MOP	Meerjarig oriëntatieprogramma
mrđ.	miljard
NAFO	North Atlantic Fishery Organization
ngi.	niet gepubliceerde informatie
pk	paardekracht
PME	permis de mise en exploitation
PO	producentenorganisatie
PS	pressure stock
PSL	pressure stock licence
SFIA	Sea Fisheries Industry Authority
t	ton
TAC	total allowable catch
V.K.	Verenigd Koninkrijk
.	niet beschikbaar
-	niet van toepassing

Valuta's:

BEF	Belgische frank
DEM	Duitse mark
DKK	Deense kroon
ECU	Europese rekeneenheid
ESP	Spaanse peseta
FRF	Franse frank
GBP	Pond sterling
IEP	Ierse pond
NLG	Nederlandse gulden
NOK	Noorse kroon
PTE	Portugese escudo